

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

VII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 MAGGIO 1954

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI ARMANDO**

INDICE

	PAG.
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	65
Disegno di legge (Discussione):	
Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (Urgenza). (833)	65
PRESIDENTE	65, 72, 73, 78
CAFIERO	71, 72, 73, 74
TROISI	71
DUCCI	71, 74
TAMBRONI, <i>Ministro della Marina mercantile</i>	72, 73
SALA	74
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	74
CALANDRONE PACIFICO	76
PETRUCCI	77
BIMA	78
BORSELLINO	78
SEMERARO SANTO	78

La seduta comincia alle 9,15.

FARINET, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi del primo comma dell'articolo 28 del regolamento della Camera, il deputato Maglietta sostituirà, per tutta la durata della discussione del disegno di legge n. 833, il deputato Moscatelli.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (833). (Urgenza).

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

Per questo provvedimento la Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole. Anche la X Commissione (Industria e commercio) ha espresso parere favorevole, suggerendo però di limitare le importazioni dall'estero al caso che il materiale necessario non sia producibile in Italia; di consentire la sopravvivenza ai cantieri per il naviglio peschereccio in legno; di non limitare i benefici agli armatori, ma concederli a tutti i committenti di navi e di istituire un premio di demolizione per le navi vecchie di almeno 25 anni, purché una quota del tonnelloaggio sia sostituita da nuove costruzioni; di considerare il problema delle riparazioni di navi e infine di valutare la possibilità di modificare la forma di garanzia prestata dallo Stato, essendo apparsa insufficiente quella sussidiaria.

Riferirò lo stesso sul provvedimento.

Come già ho avuto occasione di rendere noto a tutti i membri della Commissione nella lettera che ho loro inviato, il disegno di legge sottoposto al nostro esame ha una notevole importanza soprattutto sotto l'aspetto sociale, ed è atteso da tutte le categorie interessate e particolarmente dagli operai, poiché si ritiene che esso, una volta diventato legge, assicurerà un lavoro continuativo ai nostri cantieri, che in questo momento stanno per ultimare

le commesse delle navi petroliere e che si troverebbero, se la legge non fosse presto operante, in una posizione difficile.

Ho anche sottolineato, con l'importanza della legge, l'urgenza che essa possa diventare presto operante. Il Ministro della marina mercantile, fin dallo scorso anno, aveva avvertito l'opportunità di escogitare i mezzi atti a dare un assetto stabile all'industria delle costruzioni navali. A tale uopo, una apposita commissione di esperti venne incaricata di procedere ad un esame approfondito del complesso e difficile problema e di proporre gli opportuni rimedi.

Come voi sapete, dalla liberazione ad oggi, le costruzioni navali sono state regolate con diverse leggi: la legge Saragat, la legge che riguardava i provvedimenti sulla disoccupazione, la cosiddetta « legge tampone » che prevedeva la costituzione di una certa *tranche* di tonnellaggio. Comunque, però, le costruzioni navali non sono mai state regolate da una legge organica, come accadde con la legge Benni durante il periodo fascista.

La commissione a cui ho accennato, fu presieduta dall'attuale Ministro, onorevole Tambroni; ed ha svolto un considerevole lavoro. Essa era formata di rappresentanti delle varie categorie, di tecnici e di esperti, ed ha fornito al Ministero della marina mercantile tutti gli elementi che sono stati ritenuti utili per la formulazione dell'attuale disegno di legge. Sulla scorta delle considerazioni e proposte formulate dalla commissione di studio e vagliate ed approvate dal Consiglio superiore della marina mercantile, è stato predisposto il disegno di legge in esame che dovrebbe risolvere il complesso e annoso problema cantieristico nazionale.

Con il provvedimento in esame, da un lato si prevede una larga concessione di sgravi fiscali (esenzione dai dazi doganali, dall'imposta generale sull'entrata e da ogni altra imposta sulla importazione), ponendo i nostri cantieri in una situazione di extra-territorialità; dall'altro il rimborso dei dazi doganali e degli altri oneri sulle materie prime, prodotti semilavorati e finiti, di produzione nazionale, oltre alla corresponsione di un contributo integrativo mirante a sollevare i cantieri dal maggior costo dei prodotti siderurgici acquistati sul mercato nazionale.

La « legge tampone » prevedeva la corresponsione di un contributo da parte dello Stato esclusivamente per la costruzione di navi per conto di nazionali; l'attuale disegno di legge, tenendo presente il fatto che la nostra attrezzatura cantieristica è talmente im-

ponente da non poter essere saturata dalle sole commesse di Stato e nazionali (i nostri cantieri prima della guerra lavoravano per la marina militare), estende gli stessi benefici anche alla costruzione di navi per conto di committenti esteri. Non è possibile acquisire le commesse estere ai nostri cantieri se non si estendono ad esse i contributi previsti dalla legge.

Infatti, le soluzioni possono essere tre: o non vi è alcun contributo, e in questo caso committenti esteri si rivolgeranno ai cantieri esteri che, per molteplici ragioni, fanno prezzi inferiori a quelli nazionali; o i cantieri nazionali, sopportando essi la differenza di prezzo, si addosseranno le commesse estere con grande sacrificio; o i cantieri nazionali assumeranno queste commesse, ma con la concessione di determinate provvidenze.

E in questo senso l'attuale disegno di legge prevede che i contributi siano concessi ai cantieri anche nel caso che eseguano commesse dell'estero. Sono previste, inoltre, nel disegno di legge provvidenze anche per l'armamento nazionale, perché gli armatori possano procurare a equo costo il finanziamento per nuove costruzioni o per trasformazioni navali.

La legge prevede anche che ai costruttori nazionali che costruiscono navi nel primo triennio sia corrisposto da parte dello Stato un interesse dell'1,50 per cento annuo per un periodo di 5 anni, così che si arriva al 7,50 per cento del costo della nave. Agevolazione abbastanza considerevole, quando onorevoli colleghi pensiate che lo stesso disegno di legge prevede una possibilità di sconto di questo contributo, sconto che viene a concretarsi in un ulteriore 6 per cento sul prezzo della nave.

Nell'ambito delle provvidenze di cui sopra, è stata lasciata all'armatore italiano la libertà di scegliere il tipo della nave da costruire, ed il cantiere a cui affidare i lavori nonché il momento che giudica più opportuno per concordare il relativo prezzo. Questo indirizzo del disegno di legge è fondamentale. Le leggi precedenti stabilivano, come voi sapete, che le varie commesse fossero disciplinate dal Ministero della marina mercantile su parere di una apposita commissione. Le domande, cioè, venivano vagliate da una apposita commissione e, su parere di essa, il Ministro ammetteva le domande e destinava il cantiere: era una disciplina che si riteneva opportuna in quel difficile e particolare momento, ma che non si ritiene opportuno continuare oggi, perché sono sorte gravi difficoltà; cioè, molti armatori cui era stato asse-

nato un determinato cantiere non hanno potuto ultimare poi la costruzione per differenze relative ai prezzi, che erano troppo elevati.

Con questo disegno di legge si tende a ri-are la piena libertà in tale settore, mettendo n gioco la concorrenza fra i vari cantieri, lasciando la possibilità di trattare liberamente, alvo l'entità del contributo che delibera il Ministero della marina mercantile.

È da prevedere che questo provvedimento ossa dare ai nostri cantieri possibilità di lavoro maggiori di quelle che finora hanno avuto, ed è da prevedere, dalle notizie pervenute, he commesse notevoli possano affluire ai antieri nazionali anche dall'estero, in quanto noto che se ci sono differenze nei prezzi, on ve ne sono, o ve ne sono in senso favoreole, nella qualità delle costruzioni e delle riazioni che essi eseguono.

Le maestranze dei nostri cantieri non han- o niente da invidiare a quelle estere. Le co- truzioni di naviglio — sia per il trasporto di merci, sia per il trasporto di passeggeri — di uesti ultimi anni, hanno dimostrato al mon- do intero la magnifica preparazione dei nostri antieri i quali, dal punto di vista tecnico, si ono aggiornati a quelli esteri e dal punto di vista delle possibilità lavorative e delle capa- ità tecniche dei nostri lavoratori hanno di- mostrato come la nostra manodopera sia la più qualificata al fine di dare alle nostre co- truzioni navali quelle caratteristiche di qua- ità per cui sono apprezzate da tutti.

Esaminiamo brevemente il contenuto dei vari articoli del disegno di legge.

L'articolo 1 concerne la esenzione dai dazi doganali, dall'imposta generale sull'entrata e da ogni altra imposta all'importazione. Per mettere i cantieri navali in grado di approvvigionarsi all'estero senza gravame di dazio, è apparso opportuno facilitare la importazione dall'estero delle materie prime, di prodotti semilavorati e dei prodotti e macchinari finiti, di qualunque tipo, necessari per la costruzione, l'allestimento, l'arredamento, ripa-razioni, modificazione e trasformazione di navi mercantili.

Devo fare presente che, su questo punto, la Commissione Industria ha manifestato alcune preoccupazioni, e l'onorevole Jacoponi ha già presentato un emendamento. Da parte della Commissione Industria ci si è preoccupati che la possibilità di approvvigionarsi all'estero riesca notevolmente dannosa all'industria nazionale, per cui è stata suggerita l'opportunità di limitarla ai casi in cui i materiali da usarsi non siano producibili nel

nostro paese. Analogo è il contenuto del- l'emendamento dell'onorevole Jacoponi.

Io ritengo, invece, che questo articolo debba rimanere immutato, poiché le disposizioni in esso previste hanno anche lo scopo di disciplinare il mercato interno, eliminando il regime di protezionismo a cui si è uniformata la mentalità dei nostri industriali. Un fatto accaduto in questi giorni mi ha convinto dell'opportunità del provvedimento. Un cantiere della mia regione, dovendo costruire del naviglio, ha chiesto a due aziende nazionali il prezzo delle lamiere da esse prodotte. Malgrado tutti i benefici derivanti dal *pool* del carbone e dell'acciaio i prezzi offerti erano assai rilevanti. Contemporaneamente, il cantiere aveva chiesto all'estero il prezzo delle stesse lamiere, che risultò sostanzialmente inferiore a quello richiesto in Italia. Fatto presente ciò al produttore nazionale, questi rispose di essere disposto a praticare i prezzi dei produttori esteri di lamiere. Se non vi fosse stata la possibilità di fare tale confronto, con tutta probabilità il nostro cantiere avrebbe dovuto pagare dei prezzi superiori.

Quindi, ripeto, d'accordo con il Ministero della marina mercantile, io penso che questo articolo debba rimanere immutato perché il dazio protettivo difende gli interessi dei nostri industriali ponendoli in condizione di poter imporre sul mercato nazionale determinati prezzi; ma se lo Stato, cioè la collettività, sta facendo degli sforzi per eliminare la differenza fra i costi esteri e quelli nazionali, non vi è ragione che questi sforzi siano quasi totalmente annullati dall'eccessiva altezza dei prezzi interni. In questa materia, di fronte al fatto che i prodotti siderurgici si possono avere quasi a prezzo internazionale, bisogna che i nostri industriali si mettano nella condizione o di diminuire i loro profitti o di aggiornare le loro attrezzature per portare i prezzi della loro produzione al livello dei prezzi della produzione estera.

In generale, debbo fare rilevare che la possibilità di dare la dimostrazione che sul mercato nazionale non ci si può approvvigionare o non ci si può approvvigionare in maniera sufficiente, è puramente teorica, perché, dal punto di vista pratico, occorrerebbe una documentazione assai complessa per le aziende che si devono procurare, per esempio, le lamiere, in quanto sarebbe necessario interpellare tutti i produttori di lamiere in Italia, sia in rapporto ai prezzi, sia in rapporto alla data di consegna, onde stabilire se effettivamente questi prodotti sono sufficienti e se sono consegnabili in un determinato periodo

piuttosto che in altro; infatti, si deve tenere debito conto della tempestività nella consegna oltre che del prezzo.

Con l'articolo 2 è previsto il rimborso del dazio e degli altri oneri doganali per tutte le materie prime, prodotti semilavorati, prodotti e macchinari finiti, di produzione nazionale, acquistati da cantieri o da committenti per navi di nuova costruzione od in riparazione o da armatori per navi in esercizio, nell'intento di ridurre il divario esistente fra il costo dei materiali in Italia e quello esistente sul mercato estero. In queste provvidenze si comprende anche la restituzione dell'imposta generale sull'entrata.

L'articolo 3 concerne l'esenzione per combustibili e lubrificanti occorrenti alle prove; mentre l'articolo 4 riguarda le agevolazioni fiscali in materia di registro e di imposta generale sull'entrata per i contratti navali e per i contratti di fornitura. L'articolo 5, che concerne il contributo integrativo per la costruzione di navi, ha lo scopo di colmare la differenza di costo dovuta a quegli altri fattori transitori che, in aggiunta al divario esistente nei prezzi dei materiali, pongono attualmente in condizioni di inferiorità i cantieri italiani in confronto di quelli esteri. Detto contributo è calcolato in base ad apposite tabelle, secondo la velocità e il peso della nave, per gruppi di tonnellaggio; sono state calcolate separate tabelle per le navi da carico e per quelle da passeggeri. Dell'ammontare del contributo è corrisposta ai costruttori dell'apparato motore una quota commisurata a lire 11 mila per cavallo-asse della potenza normale del motore. Al contributo sono apportate riduzioni nel caso in cui nella costruzione siano impiegati materiali importati dall'estero. La misura del contributo integrativo è ridotta ogni anno nella misura fissa stabilita dalle allegate tabelle.

Con l'articolo 6 è previsto un contributo integrativo per i lavori di riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili e dei relativi macchinari nella misura di lire 35 per chilogrammo dei materiali metallici impiegati.

Con l'articolo 7, per l'installazione di nuovi apparati motori completi, è prevista la corresponsione ai costruttori di un contributo di lire 11 mila per cavallo-asse, pari alla quota di contributo stabilita per la installazione di tali motori su navi nuove. Il contributo viene convenientemente ridotto per le importazioni dall'estero. Faccio presente che sono stati presentati emendamenti che vorrebbero portare questo contributo a lire 13.750 per cavallo-asse.

All'articolo 8, nel caso di installazione nuovi singoli complessi di apparati motori di nuovi macchinari o nuovi apparecchi ausiliari, si prevede un compenso che è determinato nella misura di lire 35 per ogni chilogrammo di materiale impiegato e messo opera. Anche a questo proposito vi è un emendamento per l'aumento del compenso 45 lire.

All'articolo 9, affinché possa essere determinato con una certa esattezza l'importo del contributo in relazione alle singole domande è prevista una penalità nel caso in cui la differenza tra la somma impegnata e quella di erogarsi superi un decimo dell'ammontare. Viene poi stabilito che il contributo di cui agli articoli 7 e 8 non sia dovuto quando il peso del complesso e dei macchinari, ecc., provenienti dall'estero, dalla stessa o da altra nave superi il 40 per cento del peso dell'apparato motore completo o del complesso o del macchinario o degli apparecchi ausiliari nella cui costruzione vennero impiegati.

Ritengo opportuno far sapere praticamente in che cosa consiste il contributo che viene dato dallo Stato a questo riguardo.

Per le navi da carico, la protezione doganale sul materiale di cui al paragrafo a), punto 1° della tariffa doganale, dà luogo ad un beneficio calcolato nel 4,8 per cento del valore della nave, l'esonero dall'imposta generale sull'entrata sugli acquisti del cantiere e il ristorno del 4 per cento dell'imposta generale sull'entrata sulle sub-forniture, danno luogo ad un beneficio complessivo calcolato nel 4,6 per cento; il contributo integrativo, per raggiungere la percentuale complessiva stabilita per le navi da carico nel 22 per cento, risulta del 12,55 per cento.

Per le navi passeggeri, la protezione doganale sul materiale di cui al paragrafo a) punto 1°), dà luogo ad un beneficio calcolato nel 2,25 per cento del valore della nave; l'esonero dall'imposta generale sull'entrata sugli acquisti del cantiere e ristorno del 4 per cento sulle sub-forniture, danno luogo ad un beneficio complessivo calcolato nel 4,65 per cento; il contributo integrativo, per raggiungere la percentuale complessiva stabilita per le navi passeggeri nel 20 per cento, risulta del 12,10 per cento.

La legge Saragat dava all'armatore benefici che andavano dal 20 al 32 per cento; l'attuale legge, invece, divide l'intervento finanziario dello Stato tra cantiere e armatore. A cantiere viene dato il 22 per cento complessivamente per le navi da carico e il 20 per cento per le navi passeggeri; all'armatore viene dato

il contributo di interessi, se costruirà nei rimi tre anni, pari all'1,50 per cento, non il mutuo che l'armatore o il costruttore va a fare con l'istituto, ma sul prezzo della nave. Ioè, accadrà questo: se ci si rivolge al cantiere per avere il prezzo della nave, il cantiere indicherà il suo costo, da questo costo della nave si toglieranno i contributi (e qui vi è il controllo della Marina mercantile) del 20-22 per cento e quello è il prezzo che viene a pagare l'armatore al costruttore. Su questo prezzo lo Stato corrisponde l'1,50 per cento per cinque anni agli armatori e ai committenti che costruiranno navi nel primo triennio di applicazione della legge; quindi in tutto il 7,50 per cento.

Siccome poi la legge prevede che l'armatore possa scontare il contributo, questo rappresenta un ulteriore 6 per cento. Un armatore quindi che commetta una nave da carico, ad esempio, nei primi tre anni, viene ad avere un contributo dello Stato del 22 per cento; e, se ha l'opportunità di scontare il contributo di interesse che lo Stato gli corrisponde, realizza un ulteriore 6 per cento: quindi, in complesso, 28 per cento.

È questo un chiarimento che ho ritenuto di dover dare. La legge poi, come ho già accennato, prevede la garanzia sussidiaria dello Stato agli istituti esercenti il credito navale. e questo credo che sia una novità importante. C'erano state difficoltà notevoli in passato per l'applicazione delle leggi navali, ed infatti l'Istituto mobiliare italiano, che concedeva i mutui, ha dovuto superare molti ostacoli per il collocamento delle obbligazioni. All'estero questo collocamento non era evidentemente possibile, perché era richiesto, oltre l'impegno dell'istituto che emette le obbligazioni, anche la garanzia dello Stato italiano. Questo disegno di legge prevede la possibilità, da parte dell'istituto di credito navale, di procurarsi anche i capitali all'estero con garanzia sussidiaria dello Stato a favore degli eventuali finanziatori esteri.

Ciò non soltanto faciliterà la provvista di fondi da parte degli istituti di credito navale, ma poi riteniamo che possa anche agevolare gli armatori che potranno ottenere dagli istituti tassi di interesse più favorevoli, in quanto che è noto che all'estero i tassi d'interesse sono più bassi. Fra sorleggio di premi, tasso di interesse e spese si arriva dunque al 6,85 per cento. Ora, se l'Istituto immobiliare italiano emette sul mercato nazionale le proprie obbligazioni al 6,85 per cento, voi capite che, quando un costruttore chiede un mutuo, calcolando tutte le spese generali che gli istituti

di credito navale hanno e che sono sempre sull'1-1,50 per cento, questo non può essere concesso se non al tasso dell'8-9 per cento.

Questo articolo 10 è quindi quanto mai necessario.

Durata e limiti: li abbiamo già visti. La durata massima dei finanziamenti non può superare i 15 anni, e l'ammontare massimo dei finanziamenti da corrispondersi agli armatori è stato limitato al 50 per cento del prezzo complessivo della nave in costruzione o dell'apparato motore da installare in caso di trasformazione. Al Ministero della marina mercantile spetta la determinazione dei relativi prezzi. Si è confermato il principio che le navi ammesse al finanziamento non possono essere alienate a stranieri, salvo che il finanziamento non sia stato estinto.

La ragione per cui è stata modificata la precedente disposizione di legge, che prevedeva come massimo del finanziamento il 40 anziché il 50 per cento, è quella di facilitare gli armatori ed è giustificata dal fatto che mentre il finanziamento previsto dalla precedente legge si riferiva al costo della nave, compresi anche i contributi che lo Stato corrispondeva, il finanziamento contemplato dal provvedimento in esame è commisurato al prezzo della nave: al prezzo anziché al costo. Inoltre, vi è stata proprio la volontà del Governo di ottenere dagli istituti di credito una maggiore disponibilità di fondi. Vi è chi propone di stabilire un minimo e ne parleremo quando si discuterà l'emendamento che è stato presentato al riguardo. Sono previste le stesse agevolazioni fiscali che erano già previste con la precedente legge.

Gli altri articoli del disegno di legge voi già li conoscete e non è quindi necessario chiarirli ulteriormente. Limitazioni sono previste per il problema delle draghe, di cui parleremo a suo tempo. Quanto ai termini, la funzionalità della legge esige che non siano termini lunghi, perché si sono verificati molti casi in cui, con dei termini lunghi, le navi non si sono potute costruire, i concessionari non hanno voluto rinunciare ai benefici della legge e si sono dovuti attendere mesi e mesi per pronunciare le decadenze. Ora, i termini debbono essere brevi proprio per la funzione sociale che la legge riveste. Quello che dobbiamo tenere presente è che lo Stato interviene sia per poter assicurare alla marina mercantile italiana delle navi nuove e delle navi di qualità, sia, e soprattutto, per poter assicurare ai 60 mila lavoratori dei cantieri nazionali una possibilità di lavoro continuativo e quindi la tranquillità. Sarebbe, per-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 MAGGIO 1954

tanto, strano che questa finalità subisse un intralcio a causa di termini lunghi che non consentissero un certo acceleramento del lavoro e della produzione.

Il pagamento dei contributi è stato stabilito in quattro rate, le quali vengono corrisposte in relazione allo stato di avanzamento delle navi. Per un periodo di cinque anni è prevista l'esenzione dal noleggio obbligatorio. E, poiché le navi da ammettersi ai benefici devono rispondere ai migliori requisiti tecnici, è stabilito che esse devono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale e devono essere munite di documento di carena, comprovante l'avvenuta esecuzione di prove con i modelli presso la Vasca per le esperienze di architettura navale.

Ciò tende ad assicurare che le nuove costruzioni navali siano rispondenti a tutte le esigenze tecniche per garantire che siano veramente delle navi di qualità. La vigilanza è esercitata dalla Marina mercantile e dal Registro navale italiano ed è fissato un contributo per l'esecuzione di questa vigilanza. A questo fine è trattenuto un 5 per mille sui contributi, di cui un 1 per mille va al Registro navale italiano. È previsto altresì un apposito regolamento, in attesa del quale sono applicate, in quanto applicabili, le norme del regolamento emanato con regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni.

Con l'articolo 24 si provvede allo stanziamento dei fondi per il primo anno, e, cioè, per l'esercizio finanziario 1954-55, nell'ammontare di 5 miliardi, e si dispone che delle somme stanziante soltanto un decimo potrà essere utilizzato per lavori di riparazioni, modificazioni e trasformazioni di navi mercantili. Dovrà essere provveduto di anno in anno agli ulteriori stanziamenti per gli esercizi successivi, durante tutto il periodo di validità della legge.

Precedentemente non erano fissate norme sulla ripartizione dei fondi. Gli onorevoli Zamponi e Reali si sono preoccupati che i 60 miliardi previsti siano definitivi. Ma non è così, perché è ben vero che si stabilisce la erogazione di 5 miliardi per il primo anno, ma è evidente che anno per anno si dovrà poi vedere, in rapporto alle esperienze che si avranno dopo i primi anni e alle commesse che verranno dall'estero, quale sia la cifra che si dovrà stanziare.

Si tratterà, cioè, di uno stanziamento a carico del bilancio della Marina mercantile che verrà presentato anno per anno; e noi ci auguriamo che tali stanziamenti siano per

l'avvenire anche maggiori. Del resto l'onorevole Ministro darà al riguardo ulteriori chiarimenti. C'è poi da tenere presente che la garanzia sussidiaria dello Stato, di cui ho già parlato, prevista dall'articolo 10 e che riguarda la possibilità di approvvigionarsi all'estero, è regolata anche da quanto è detto all'ultimo capoverso dello stesso articolo 10 « La garanzia sussidiaria dello Stato da concedersi per la finalità e gli scopi di cui ai precedenti commi non può superare l'importo complessivo di 60 miliardi, oltre gli eventuali oneri inerenti e conseguenti all'ammortamento dei mutui stessi ».

Ma sono due criteri differenti: il limite dei 60 miliardi, oltre gli eventuali oneri inerenti e conseguenti all'ammortamento dei mutui stessi, si riferisce alla garanzia sussidiaria dello Stato per gli istituti di credito, i quali possono approvvigionarsi all'estero. Invece non è da presumere che il contributo sia di 60 miliardi per tutta la durata della legge. L'articolo 24 si riferisce soltanto a 5 miliardi per l'esercizio 1954-55 e lascia aperta la possibilità da parte del Governo di fare ulteriori stanziamenti, per la durata della legge, per una cifra anche superiore ai 5 miliardi; stanziamenti che potranno essere superiori se l'esperienza dimostrerà che vi sarà una tale quantità di richieste e di possibilità di lavoro da dover aumentare questa cifra.

Mettiamo perciò in moto la legge, la quale potrà subire modificazioni attraverso l'esperienza del primo anno. Vediamo se vi è possibilità di lavoro dall'estero e quale è la entità di commesse nazionali nei vari settori: in base a questa esperienza il Ministro della Marina mercantile proporrà per il bilancio successivo 1955-56 gli stanziamenti necessari; il Parlamento potrà intervenire per delle opportune modificazioni e chiedere stanziamenti maggiori di quelli già predisposti dal Ministero.

Non posso dire, in sostanza, che questa legge, come tutte le leggi, sia perfetta. In questo momento, dopo avere attentamente studiato il disegno di legge (cosa che non è stata semplice, perché esso rappresenta il risultato di un lavoro eseguito con coscienza e competenza dalla commissione all'uopo nominata) dopo essermi reso conto, attraverso la mia esperienza del passato, delle esigenze sia dei cantieri nazionali, sia degli armatori, sia della massa delle maestranze navali, sono convinto che esso costituisca quanto di meglio in questo momento si possa fare se si tiene conto di tutte le necessità e delle possibilità finanziarie e sociali del nostro paese.

All'onorevole Ministro devo rivolgere la espressione del mio personale ringraziamento per l'opera da lui svolta per realizzare, con i suoi colleghi di Gabinetto, gli accordi necessari, specialmente nel campo dei contributi dello Stato, al fine di poter presentare in tempo debito il disegno di legge. Il Presidente della Camera ha ritenuto di potere affidare alla nostra Commissione il compito di esaminare questo provvedimento in sede legislativa, perché già in passato essa ha dimostrato capacità e competenza approvando leggi di eguale importanza che hanno avuto dei risultati quanto mai favorevoli. Mi auguro che questo disegno di legge possa essere esaminato ed approvato sollecitamente in considerazione dell'urgenza, perché è necessario che la legge possa entrare in vigore prima delle vacanze estive.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CAFIERO. Ciascuno di noi ha il dovere di manifestare la sua opinione in merito a questo disegno di legge e allo scopo che con esso si vuole conseguire, salvo poi ciascuno di noi ad approvare o meno.

Io ho l'impressione che il disegno di legge non consegua l'obiettivo della sistemazione dei cantieri. Io considero piuttosto questo provvedimento alla stregua degli altri che fino ad oggi sono stati approvati, come un intervento di pronto soccorso per i nostri cantieri.

La verità mi pare che sia questa: vi sono dei cantieri in crisi (crisi determinata soprattutto dall'essere venuto meno il lavoro delle costruzioni militari), si deve tutelare il lavoro di queste maestranze e si deve tutelare anche la continuità, sia pure relativa, del lavoro dei cantieri, poiché quando un cantiere si chiude e poi nuovamente si riapre è come un organismo arrugginito che funziona malamente o non funziona affatto.

Quando mi si dice che lo scopo della legge è quello di colmare la differenza dei costi di produzione esistenti tra i cantieri italiani e quelli esteri, mi si permetta di avere dei dubbi. Questo io dico attenendomi strettamente alla situazione del mercato internazionale delle costruzioni navali.

Il nostro Presidente ha citato alcune percentuali. Si può trattare anche di cifre precise come quando si parla del 4,65 per cento per quanto riguarda l'esonero dall'imposta generale sull'entrata e del 4,80 per quanto riguarda i dazi doganali, però bisognerebbe conoscere da quale base di prezzo si è partiti per stabilire queste percentuali. Perché, se si è partiti da prezzi che vengono offerti dai no-

stri cantieri nazionali, allora quelle cifre sono vere; ma se si è partiti da prezzi non reali (non dico, intenzionalmente, perché le situazioni, purtroppo, mutano di mese in mese), allora quelle cifre hanno una scarsa consistenza e valore.

Vi cito un esempio. Recentemente una ditta voleva costruire una cisterna di 35 mila tonnellate di portata, velocità massima 18 nodi e mezzo, velocità commerciale, 17,80. Questa ditta si è rivolta in Inghilterra per conoscere quali cantieri potessero costruire e quale era il prezzo; contemporaneamente si è rivolta anche a due cantieri italiani, l'Ansaldo di Genova e i Cantieri riuniti dell'Adriatico di Trieste.

Dall'Inghilterra è venuta questa risposta: sono disponibili degli scali giapponesi, i quali costruirebbero la nave ad un prezzo in dollari, che tradotto in lire italiane, al cambio di lire 625 per dollaro, dà la cifra di 2.778.000.000; tempo per la costruzione: 16 mesi. I Cantieri riuniti dell'Adriatico per la stessa nave hanno chiesto 4.800.000.000; tempo per la costruzione: 20 mesi. L'Ansaldo di Genova ha chiesto 5 miliardi con un tempo di costruzione di 24 mesi, cioè due anni.

Quando si fa un confronto percentuale, si vede che i cantieri esteri costruiscono al 55, 56 per cento del prezzo dell'Ansaldo. In un colloquio col Ministro mi sono state obiettate le difficoltà di costruire in Giappone. Non vi è nessuna difficoltà né alcun maggior onere a mandare i propri ispettori e ingegneri in Giappone, se là si costruisce ad un prezzo minore.

TROISI. Vi è la questione della manodopera; è una forma di *dumping*.

CAFIERO. Non è una forma di *dumping*. A Brema, ad Amburgo sono state costruite navi per conto dell'Italia. Questa è cosa che non riguarda un certo settore della marina mercantile, ma ne riguarda un altro. Così, mentre i nostri cantieri languivano, si sono costruite petroliere in cantieri della Germania, e la convenienza economica è stata tale che evidentemente nessuno ha potuto legalmente sollevare obiezioni contro queste costruzioni all'estero.

Se esaminiamo la situazione dei cantieri inglesi, possiamo rilevare che essi costruiscono al 40-45 per cento meno dei prezzi dei cantieri italiani. È questa una situazione cronica di cui non dobbiamo discutere adesso origini, cause e concause.

DUCCI. E la consegna dei cantieri inglesi a quanto tempo è?

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 MAGGIO 1954

CAFIERO. Ringrazio l'onorevole Ducci dell'interruzione, perché a questo proposito debbo dire che i cantieri inglesi in questo momento stanno cercando avidamente lavoro. In Inghilterra, nel mese di ottobre, quando abbiamo discusso del bilancio della marina mercantile, sotto gli scali o sotto ordinazione, c'erano 6 milioni di tonnellate. Sul *Fair Play* del 6 maggio è apparsa questa comunicazione: « Giunge notizia che gli ordini assunti dai cantieri del Regno Unito durante i mesi di gennaio-marzo ammontano a 72 navi, le quali complessivamente rappresentano 120 mila tonnellate di stazza lorda ». (Sono quindi delle piccole navi celeri). « Le navi invece per 80 mila tonnellate di stazza lorda sono state cancellate ». (Ossia, non si costruiscono più).

Ma quello che è più interessante è che gli ordini raccolti nel Regno Unito nei 12 mesi che sono finiti il 31 marzo ultimo coprivano 204 navi, per un tonnellaggio di 478 mila tonnellate, eguale cioè — ecco il punto che ci interessa per conoscere quale sia la vera situazione — presso a poco ad un terzo del totale del tonnellaggio che è stato o impostato o varato o completato nel Regno Unito nello stesso periodo di tempo dell'anno decorso. In altri termini, gli ordinativi si sono ridotti, il « volano » del lavoro dei cantieri è ridotto ad un terzo di quello che era nell'anno precedente. Questa è la situazione.

Dicevo: nella sostanza, questo divario, che è oscillante tra il 40 e il 45 per cento, come viene ad essere coperto? Ecco il punto fondamentale. In altri termini: questo disegno di legge, coi suoi molteplici benefici (che hanno le loro luci e le loro ombre: e questo lo vedremo in sede di discussione degli articoli) viene a coprire, non dico per gli anni futuri, che sono sulle ginocchia di Giove, ma per quest'anno e per l'anno venturo, il divario di prezzo fra i cantieri esteri e quelli italiani?

Ora, fino a che punto questa copertura può indurre a costruire delle navi? Il nostro Presidente ha fatto un conto per cui si arriverebbe al 27-28 per cento per le navi da carico. La verità è che i miei conti sono un po' più modesti: io calcolo il 22-23 per cento.

PRESIDENTE. Senza l'1,50 per cento.

CAFIERO. Calcoliamo pure tutto. Ma bisogna convenire che per lo meno un 20 per cento resta scoperto. Che cosa allora può indurre a costruire? Il bisogno di navi? Intendiamoci bene; anche qui la situazione è veramente grave e il Ministro della marina mercantile ci potrà dare delle esatte informazioni. Si è verificato un crollo dei noli tale che in Italia, e in misura ancora maggiore all'estero,

parecchie navi vanno a mano a mano verso il disarmo, perché il nolo non è sufficiente a coprire le spese.

Non dobbiamo dimenticare che questa crisi — e abbiamo a questo riguardo anche l'esperienza dell'altro dopoguerra — va aggravandosi a poco a poco.

Il naviglio mercantile nel mondo (non parlo dell'Italia che ha iniziato la guerra con 3 milioni di tonnellate e la ha finita con 200 mila) alla fine della seconda guerra aveva un tonnellaggio maggiore che all'inizio. Non dimentichiamo che l'America ha oltre 3 milioni di tonnellate di navi sotto naftalina, le quali evidentemente non potranno sempre stare in disarmo perché si deteriorerebbero e perché i progressi tecnici le deprezzerebbero presto.

Ma allora l'America è suicida? No, perché voi sapete che l'America garantisce alla propria bandiera un minimo di nolo, quello che sarebbe invece impossibile domandare al nostro paese. Non bisogna dimenticare che oggi negli scali del mondo ci sono ben 15 milioni di tonnellate.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ma su quale totale di tonnellaggio mondiale?

CAFIERO. Mi sfugge ora la cifra del tonnellaggio mondiale e potrei dire una cosa inesatta; ma gli ordinativi oggi sono per 15 milioni di tonnellate.

È da considerare che ogni anno il contributo previsto dalla legge diminuisce di un decimo e, quindi, benché il provvedimento abbia efficacia per dieci anni, noi non possiamo illuderci che per altrettanto tempo i cantieri siano sistemati e tanto meno possiamo dare al paese una illusione di questo genere. Al paese dobbiamo dire tutta la verità. Noi finiremo per approvare questa legge, ma come una specie di pronto soccorso perché una certa possibilità di lavoro, sia pure ridottissima, possa affluire ai nostri cantieri, e di ciò, del resto, avremo occasione di parlare in sede di discussione del bilancio della marina mercantile.

Fatta questa premessa, debbo dire che in questa legge ci sono delle luci, ma anche delle ombre. Io credo che coi primi due articoli si sia voluta una situazione di equilibrio, nel senso che con l'articolo 1, concedendosi la franchigia doganale per tutto ciò che viene dall'estero, si sia voluto favorire ciò che viene dall'estero e con l'articolo 2, che concede la franchigia per ciò che viene dall'interno, si sia voluto ristabilire l'equilibrio. Ora, io non so

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 MAGGIO 1954

e l'articolo 1 non sia da considerarsi pericoloso e non so se qualche altro collega non abbia avuto la stessa preoccupazione, giacché, e lasciamo piena possibilità di approvvigionarsi all'estero, noi avremo un giorno una nave nazionale costruita in Italia, ma con tutti i pezzi venuti dall'estero, il che significa una riduzione del lavoro sussidiario all'interno, perché dietro al cantiere lavora tutto un esercito di siderurgici, di falegnami, ecc., perché una nave ha per lo meno qualche migliaio di articoli.

Ora, questa facoltà di introdurre materie prime, prodotti semilavorati, prodotti finiti, materiale lavorato e semilavorato dall'estero, significa un pericolo, dato che all'estero questi prodotti hanno costi sensibilmente inferiori a quelli italiani.

Riduzione annuale del contributo. D'accordo, voglio ricordarvi le parole del nostro Presidente: per il momento variamo questa legge, per gli anni venturi vedremo. Non credo però che si possa concepire che di qui a due o tre anni la situazione sia migliore e tale da poter giustificare la riduzione del contributo ai cantieri. Dobbiamo augurarci — se dobbiamo fare una previsione — che la posizione di questo anno 1954 non peggiori negli anni futuri. Perciò, questo sistema di riduzione del contributo non mi pare che sia aderente a quella realtà che fin da questo momento si può prevedere. In ordine al finanziamento devo manifestare la mia profonda soddisfazione perché questo problema è stato affrontato con una certa larghezza di vedute. In altri termini il Ministero del tesoro darebbe una garanzia fino alla concorrenza di 60 miliardi; garanzia ai terzi, sia fuori del territorio nazionale, sia nel territorio nazionale; garanzia agli istituti che sono autorizzati all'esercizio del credito.

Questa cifra mi sembra piuttosto ristretta. Perché, con essa, tenuto conto che i mutui vengono fatti unicamente in rispondenza del 50 per cento del valore della nave, si può arrivare alla costruzione di 30-40 navi, specialmente se si tratta di navi di grosso tonnellaggio. Per cui, questi 60 miliardi, io suppongo, che possono essere assorbiti nei primi due anni, cosicché bisognerebbe procedere presto al rinnovo della legge. I mutui durano 15 anni, perciò anno per anno, dei 60 miliardi, ne vengono restituiti 4: non credo che con 4 miliardi si possano aiutare largamente delle costruzioni marittime. Evidentemente questa cifra va portata, per lo meno, a 100 miliardi, appena dopo il primo o il secondo anno, cioè dopo aver messa questa legge sul banco di prova;

perché soltanto in questo modo si potranno costruire delle navi.

Un altro problema è quello degli interessi. Ho trattato qualche operazione bancaria, ma non l'ho mai conclusa perché, oltre agli interessi, l'istituto di credito pretende una serie di garanzie. Nel 1952, quando ho cercato di fare una di queste operazioni, non solo mi furono chieste in garanzia con ipoteca navale quattro o cinque navi (le migliori navi) per un valore complessivo di 400-500 milioni; ma poi mi si domandarono delle assicurazioni eccezionali, non le normali assicurazioni contro i rischi di mare; e infine mi si domandò l'assicurazione contro i rischi di guerra. Naturalmente, io non ho accettato queste condizioni.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Nella legislazione del dopoguerra non vi è mai stato il contributo di interesse.

CAFIERO. Io sto parlando dei lati brillanti della legge, non dei lati meno brillanti. In ogni modo, occorre oculatezza altrimenti questi benefici dipendenti dalla garanzia dello Stato diverranno inefficienti, perché voi sapete di quali appetiti sono forniti questi istituti.

Io ritengo che se si vuole raggiungere lo scopo bisogna eliminare questa limitazione di garanzia sussidiaria.

PRESIDENTE. La garanzia è data agli istituti che fanno i mutui all'estero, non ai privati. In altri casi lo Stato ha già dato garanzie per mutui esteri e sempre garanzie sussidiarie, non solidali. La differenza che passa tra garanzia solidale e garanzia sussidiaria è questa, come ben si sa: nella sussidiaria si deve prima escutere da parte del finanziatore estero l'istituto, e se l'istituto non provvede paga lo Stato. Non credo che si possa presumere che lo Stato italiano possa diventare solidale nel senso di essere escusso: ciò vorrebbe dire mandare per aria tutta la legge; e costituirebbe inoltre un grave precedente.

CAFIERO. Gli Istituti di credito, in Italia, svolgono la loro attività sotto la sorveglianza e l'assistenza di un Ispettorato del credito. Comunque, la questione è questa: trovare istituti esteri che diano 60 miliardi senza avere una garanzia diretta da parte dello Stato italiano. In questa materia vi sono enormi difficoltà. D'altra parte, lo Stato italiano, subentrando nei diritti dell'Istituto, ha a propria disposizione l'ipoteca sulla nave.

PRESIDENTE. Esso subentra non solo nei diritti dell'istituto sulla nave, ma ha a disposizione tutto il patrimonio dell'Istituto, perché l'Istituto, facendo l'operazione, garantisce con tutto il suo complesso aziendale.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 MAGGIO 1954

CAFIERO. Ricordo che in leggi precedenti vi è stato sempre un periodo di esenzione dal pagamento dell'imposta di ricchezza mobile. Questo nella legge Benni del 1938, nella legge del 1947, nella legge Saragat del 1949 e nella legge Cappa. L'esenzione rappresenta un grosso beneficio, soprattutto quando si tratta di aziende le quali devono essere avviate.

Non comprendo, quindi, perché il Ministro delle finanze non ha ritenuto di mantenere questa esenzione la quale costituisce anche uno di quegli aiuti collaterali che possono indurre a costruire delle navi. Proprio quei committenti i quali pagano puntualmente le imposte qui in Italia, sarebbero invitati ad andarsene in Sicilia, perché ormai in quella regione vi è tutta quanta una serie di società, che riflettono l'interesse del continente, le quali beneficiano di particolari esenzioni.

SALA. Sempre per soffocare di più la Sicilia ?

CAFIERO. Io dico questo: se dobbiamo pagare le tasse, ciò deve essere fatto da tutti, non vi devono essere dei sotterfugi sotto qualsiasi veste né, tanto meno, sotto il profilo di un interesse regionale. Questa è la mia opinione. Se questo fenomeno si sta verificando su larga scala, con quali criteri di giustizia il Ministro delle finanze rifiuta questo piccolo beneficio della esenzione dalla ricchezza mobile per tre anni, che aiuta ancora qualcuno a costruire e ad andare avanti ?

Precisato il significato che ha questa legge per noi, precisato che è necessario un pronto soccorso per i cantieri, che altrimenti resteranno senza lavoro alla fine di quest'anno, precisato che tutto questo si deve fare nell'interesse delle maestranze e dei cantieri è doveroso che noi, con taluni emendamenti che avremo l'onore di presentare, per una ragione di coscienza e non già perché riteniamo che questa legge sia veramente adatta a risolvere una situazione, approviamo la legge che ci avete presentato.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Vorrei rivolgere una domanda all'onorevole Cafiero. L'ho seguito con molto interesse perché ci ha fatto una esposizione molto serena e obiettiva, però mi pare che vi sia una carenza nella prima parte della sua esposizione.

La sua è stata, se si può addirittura portare una comparazione, come una doccia fredda dopo la relazione del Presidente. Ha messo in evidenza l'inesistente vantaggio che avremo con questa legge e poi l'enorme vantaggio dei committenti che fanno costruire le navi in Giappone. Questa è la domanda: colui il

quale commette una nave in Giappone o in Inghilterra, per avere quei vantaggi deve avere il prezzo complessivo della nave a disposizione; se non l'ha, quali sono le agevolazioni che questi cantieri giapponesi o inglesi concedono al committente ? Il grande vantaggio per il committente è infatti, a mio modo di vedere, quello di avere un mutuo fino a 50 per cento, se egli non disponga subito dell'integrale prezzo.

CAFIERO. Ma evidentemente, onorevole Jervolino, chi si accinge ad una impresa di questo genere o ha il denaro a disposizione o spera di averlo entro un certo termine.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Ma se non l'ha ?

CAFIERO. Allora costruisce dei castelli in aria.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Mentre con questa legge noi costruiamo dei castelli in terra, onorevole Cafiero.

DUCCI. Onorevole Presidente, onorevole colleghi, in linea preliminare debbo osservare come sia diventata ormai una norma allorché si tratta di leggi per la nostra marina mercantile, di portarle in discussione *in extremis*. Così avvenne per la legge Cappa Saragat n. 75, la così detta legge-tampone, in un certo modo anche per la legge n. 212 e per la legge n. 949. Dico « in un certo modo » perché quest'ultima ebbe l'onore di una discussione in Assemblea, dove fu esaminata a fondo.

Contro questo sistema di portare all'ultimo momento in discussione le leggi che riguardano la marina mercantile io debbo levare la mia protesta. È bene — non lo voglio negare — che si dimostri che l'VIII Commissione in sede legislativa, è all'altezza dell'importanza della legge che deve discutere e sa assolvere al compito che le viene commesso; ma resta sempre che questo metodo non è democratico, non è parlamentare.

Non si discute una legge come questa, che può avere dei riflessi duraturi e fondamentali se opportunamente emendata, in questa maniera. Come già per la legge « tampone » come per la legge n. 949, come per la 212, ci si chiede di discutere questa legge rapidamente, perché in caso contrario saremmo noi a togliere il pane di bocca ai cantieristi. Ora non è che noi non abbiamo la capacità di discutere una legge come questa; ma sono termini di tempo che, a mio avviso, non sono adeguati a una discussione di questa importanza.

Fatta questa protesta che ritenevo doverosa, passerò ora a fare alcune considera-

zioni di carattere generale, riserbandomi quelle di carattere particolare per quando si esamineranno gli articoli. Io questa la chiamerei la legge delle buone intenzioni. Bisogna riconoscere — ed io ne do atto al Governo — che questo è il primo disegno di legge che prenda in considerazione non in maniera effimera (come mi sembra abbia riconosciuto anche l'onorevole Cafiero) ma in maniera sostanziale il problema.

Noi abbiamo lamentato nella precedente legislazione la mancanza di una linea sicura, abbiamo sempre detto che occorre un piano organico, il quale in un determinato tempo possa elevare quantitativamente e qualitativamente la nostra flotta. Ora, qui il termine è, sì, di dieci anni. Il problema di dare del lavoro sicuro ai nostri cantieri è, sì, preso seriamente in considerazione; si sono tenuti pure presenti tutti gli altri fattori concomitanti che possono portare alla soluzione del problema.

Ma, purtroppo, a mio avviso, onorevole Ministro, la legge delle buone intenzioni — perché, ripeto, le intenzioni sono buone, e bisogna giustamente riconoscere che per la prima volta viene fatto un serio tentativo — non dispone dei mezzi per la sua realizzazione. Due preoccupazioni noi avevamo prima che questo disegno di legge ci venisse presentato e dobbiamo manifestarle chiaramente. La prima era che la legge risultasse (speriamo che così non sia) inefficiente, perché, data la situazione dei noli, ci sarebbero state delle difficoltà a costruire. La seconda è che la mole dei lavori venisse ad essere poi così ridotta, da circoscrivere l'efficacia della legge riducendola ad un'altra offa da gettare nelle fauci spalancate e fameliche dei nostri cantieri, ma senza risolvere in maniera duratura il problema.

Sono 5 miliardi che vengono assegnati per le nuove costruzioni. Da questi 5 miliardi viene, intanto, diffalcato un 10 per cento per l'ammodernamento e la ricostruzione delle altre navi. Ora, io chiedo all'onorevole Ministro — pur avendo fatto io stesso questo conto —: con 4 miliardi e mezzo, quale è il complesso di tonnellaggio di stazza lorda che egli ritiene si possa costruire, ammesso (e questo ritengo sia un punto, almeno a quanto mi consta, ormai superato) che vi siano degli armatori i quali intendono costruire con questa legge?

Io ritengo, nel migliore dei casi, che con questa legge non si possano sussidiare più di 80-95 mila tonnellate di stazza lorda. È risolto — si domandava poc'anzi l'onorevole Cafiero — il problema dei nostri cantieri? Purtroppo,

non è risolto; si tratta di un quarto della capacità produttiva dei nostri cantieri. Con questo sistema le spese generali, che sono uno dei capitoli che tendono a fare sempre più divergere i costi di costruzione nazionali da quelli esteri, aumenteranno.

Infatti, se un cantiere lavora per una parte della sua produttività, evidentemente le spese generali incideranno in una maniera formidabile e diventerà una chimera, non il raggiungere (perché anch'io credo che con questa legge non si raggiungano i costi internazionali) ma neppure l'avvicinarsi ai costi internazionali. Non dico poi se si prendono in considerazione certe altre disposizioni che si trovano nella legge, ad una delle quali ha accennato l'onorevole Cafiero, che non è in proposito della mia idea.

I campanelli d'allarme suonano da tutte le parti; presto i cantieri saranno senza lavoro e non riceveranno che una piccola parte del lavoro di cui hanno bisogno. Non vi sono, a mio avviso, che due maniere per risolvere il problema: o reperire altri fondi, oppure — l'onorevole Ministro me lo consenta, poiché egli pure dovrà farne cenno — assicurare che, qualunque sia il tonnellaggio complessivo, qualunque sia il numero delle commesse che venisse anche in questo primo anno, tutte saranno accettate, anche se i 5 miliardi non saranno più sufficienti e si renderà necessario trovare altri fondi.

Questo potrebbe facilitare molto la soluzione di un problema così grave. E non solo io, ma credo anche molti altri, attendiamo in proposito dall'onorevole Ministro una dichiarazione esplicita, perché allora la legge verrebbe ad essere mutata, se non sostanzialmente, almeno in una maniera sensibile. Infatti, allo stato attuale, senza scendere ai particolari che per economia di tempo mi riservo di trattare uno per uno in sede di discussione degli articoli, la legge è insufficiente, nonostante le buone intenzioni di trovare una soluzione definitiva al problema dei cantieri ed a quello del rinnovamento della nostra marina dal punto di vista qualitativo e da quello quantitativo.

Questa legge si presenta, in realtà, come una terza legge tampone, che lascia le cose come stanno. Non credo sia possibile, data la ristrettezza del tempo, e data soprattutto l'urgenza e la situazione dei cantieri, giungere alla soluzione auspicata, cioè quella di reperire i mezzi necessari per rendere tale legge veramente operante.

L'intenzione c'è, i mezzi si troveranno, anche perché io so che l'onorevole Ministro

ha fatto sempre tutto il possibile per poter trovare questi mezzi; e con la buona volontà noi speriamo di poter giungere dove desideriamo, cioè a dare lavoro ai nostri cantieri, a rinnovare la nostra flotta dal punto di vista qualitativo e quantitativo.

CALANDRONE PACIFICO. Mi associo alle considerazioni dell'onorevole Ducci per quanto concerne l'impossibilità di una elaborazione completa di alcuni elementi, soprattutto in relazione agli aspetti tecnici di alcuni emendamenti che dovrebbero modificare le percentuali stabilite nelle diverse tabelle, la proporzionalità dei contributi, eccetera.

Da questo nasce una richiesta esplicita da parte nostra. o si accolgono questi emendamenti nella loro formulazione, diciamo, politica, oppure ci si dà il modo ed il tempo di poterli elaborare compiutamente.

Il provvedimento in esame comprende quattro titoli. I primi tre concernono agevolazioni doganali e fiscali, contributi, finanziamenti; l'ultimo titolo riguarda disposizioni di carattere generale che pongono dei limiti alla applicazione della legge.

Lo scopo della legge è quello dichiarato di sanare permanentemente la situazione dei nostri cantieri. Vorrei che la questione fosse vista in modo molto più vasto. Il nostro Presidente ha comunicato, nello svolgere la sua relazione, il suggerimento della Commissione Industria che nella formulazione di questa legge si tenga conto di altre esigenze, di ordine più generale, della nostra economia ed in particolare dell'industria, onde assicurare, attraverso i cantieri, un mercato all'industria siderurgica, a quella meccanica, ecc., esigenza questa che dobbiamo tenere presente anche dal punto di vista sociale.

Come già è stato rilevato, lo scopo di sanare permanentemente la situazione dei cantieri non è assolto da questa legge a causa della esiguità dei fondi, per cui non si giunge ad annullare la differenza di costo esistente tra i nostri cantieri e quelli esteri.

Non si risolve la crisi attuale dei nostri cantieri. La situazione attuale è più grave di quelle precedenti, allorché abbiamo esaminato la legge Saragat ed altri provvedimenti. È più grave non soltanto per la mancanza di carichi di lavoro, ma per gli alti costi che sono conseguenza di questo fatto. L'onorevole Ducci ha rilevato che dalla piena utilizzazione degli impianti dipende prevalentemente la possibilità di riduzione di costi e di un avvicinamento ai costi internazionali. Vi è un rapporto proporzionale fra l'utilizzazione dei cantieri ed il costo delle navi, per cui si deve

assicurare, in un primo momento, un massimo, immediato carico di lavoro, per il fine sociale e lo scopo economico che noi ci proponiamo di raggiungere.

L'intervento dello Stato attraverso agevolazioni di varia natura (finanziamento, contributi, sgravio di dazi doganali, creazione di un sistema di extra territorialità) deve essere attuato con urgenza e deve favorire coloro che faranno per primi delle commesse.

Per quanto riguarda il dispositivo che ci viene presentato, sono da notare diversi elementi di critica. Dal Presidente, nella sua relazione, sono state poste in rilievo delle cifre, relative al contributo dello Stato, che oscillerebbe dal 22 per cento per le navi da carico al 20 per cento per le navi da passeggeri.

Pur non concordando completamente su quanto ha detto l'onorevole Cafiero, che si riferiva a casi particolari, noi possiamo rilevare che fra i prezzi nazionali, pur dopo l'applicazione di questa legge, e quelli internazionali resta ancora un margine molto largo, a nostro avviso. La disponibilità di potenziale produttivo e il fermo di navi nei cantieri stranieri, spingono ad ovviare all'inconveniente di questa legge la quale, altrimenti, non sortirebbe gli effetti sociali ed economici che vuole raggiungere.

Quindi, si superi gradatamente questa difficoltà della improduttività dei nostri cantieri dando ad essi un adeguato carico di lavoro e si migliorino le condizioni dei contributi. Noi siamo favorevoli all'emendamento annunciato che richiede l'aumento del contributo fino a un quarto del valore della nave.

Se vogliamo assicurare un adeguato carico di lavoro dobbiamo elevare il finanziamento, perché da ciò dipende la possibilità di un immediato realizzo dell'indirizzo sociale ed economico che si vuole attuare, pur nei limiti così ristretti della legge. La stessa legge Saragat prevedeva nel primo anno un finanziamento notevolmente superiore a quello previsto in questa legge. Infatti, si prevedevano allora 8 miliardi per il primo anno, 12 miliardi per quello successivo, e infine 14 miliardi; invece, con la legge attuale si prevedono cinque miliardi, dei quali mezzo miliardo è da considerarsi destinato alle riparazioni. E da questi 4 miliardi e mezzo che si ricava il contributo sugli interessi da corrispondere all'armamento? In questo caso si avrebbe a disposizione una cifra ancora inferiore per quanto riguarda il tonnellaggio.

Il problema dello stanziamento in bilancio è veramente vitale in questa situazione. In questo caso saremmo di fronte ad una si-

tuazione molto più grave, in quanto gli stanziamenti fatti con l'attuale legge sarebbero inferiori a quelli effettuati con la « legge tampone ».

La garanzia sussidiaria dello Stato di cui all'articolo 10 non assicura un tonnellaggio sufficiente, per cui la richiesta dell'onorevole Cafiero di vedere se è possibile portare i 60 miliardi a 100 miliardi, ci trova favorevoli.

Secondo noi, gli interessi che sono offerti per questi mutui, non sono sufficienti. Comunque, ne parleremo in sede di esame degli articoli. Circa le riduzioni previste dalle tabelle 2-bis e 3-bis, si dovrebbe seguire il criterio di favorire coloro che immediatamente ricercano fondi e commissionano navi. Vi dovrebbe essere al 30 giugno 1956 una riduzione del 5 per cento dei contributi che vengono offerti nel corso del bilancio 1954-55; questa riduzione dovrebbe aumentare al 15 per cento per il 1957, al 20 per cento per il 1958 e successivamente al 20 per cento calcolato sugli anni precedenti. Questo potrebbe stimolare e assicurare un nuovo carico di lavoro. La formulazione tecnica si potrebbe demandare a chi di competenza.

Questo disegno di legge non prevede alcun beneficio per la Finmare. Noi chiediamo che un quarto dello stanziamento in più di quello attuale sia, per questo esercizio e per quelli successivi, messo a disposizione del riordinamento della Finmare, in modo da incrementare questo settore di attività. Chiediamo anche che a favore della Finmare si consideri la necessità di un contributo totale da parte dello Stato.

Pensiamo che occorra un organo di vigilanza affinché l'assegnazione di una quota parte di questi lavori sia affidata ai cantieri meridionali, concezione a cui si ispira da anni l'azione politica e legislativa del nostro Parlamento. Del controllo parlamentare è inutile che ne parli, perché conoscete il problema meglio di me.

La legge non raggiunge lo scopo dichiarato di sanare completamente e permanentemente le condizioni di difficoltà in cui si dibattono i nostri cantieri. Noi proponiamo che, per agevolare questo processo, che ha riflessi sociali ed economici, anche la durata di questa legge sia diminuita.

Queste sono le ragioni che giustificano tutti gli emendamenti che abbiamo presentato e che, in sede di discussione degli articoli, potremo esaminare.

PETRUCCI. Onorevoli colleghi, ho assistito con vero piacere a questa discussione, la quale dimostra come i problemi della marina

mercantile interessino tutti noi. Questo, ripeto, mi fa piacere, perché io ho grande fiducia nella marina mercantile, ho fede che essa potrà divenire quale noi la desideriamo e cioè una grande marina mercantile. Il contributo che lo Stato ha disposto perché la differenza dei costi sia coperta, anche solo in parte, rappresenta il maggior sforzo possibile da parte del Governo. È inutile rivangare il passato, noi dobbiamo puntare sull'avvenire, per il potenziamento della nostra marina.

Il Ministero della marina mercantile è stato l'ultimo ad organizzarsi. Se questo Ministero compare per ultimo nella lista dei Ministeri, per me invece è il primo, e noi dobbiamo essere sicuri che la marina mercantile arriverà presto al primo posto. Sono lieto che l'onorevole Ministro sia presente. Egli ha potuto ascoltare tutti i nostri interventi e soppesarne la portata e lo spirito. Egli ha il merito di aver presentato qui una legge organica. Si capisce che, secondo il punto di vista di qualcuno, essa può essere ancora non del tutto organica, non completa; ma io vi dico, da quell'appassionato che sono a questo problema così fondamentale per la vita del paese, che noi siamo qui ad approvare una legge, non di pronto soccorso, come l'ha chiamata l'onorevole Cafiero, o delle buone intenzioni, come l'ha definita l'onorevole Ducci, ma la legge della speranza. Così la chiamerò io, perché con essa il paese potrà finalmente dire di avere iniziato la prima tappa per la ricostruzione della nostra marina mercantile.

Tutti noi infatti, dal collega Ducci che ha tanta competenza, al collega Cafiero che solo dall'inizio di questa legislatura abbiamo il piacere di ascoltare ammirandone tutta la competenza, agli altri colleghi che abbiamo udito oggi, siamo qui per concorrere a questa progressiva ascesa della nostra marina mercantile. Voi mi dite: questa legge non è quale noi la desidereremmo. Ma questo non vuol dire che ciò che ancora non è fatto, non possa venire nel futuro. Io dico: incominciamo ad incamminarci per questa nuova strada. L'onorevole Ministro, se invece di 5 miliardi ne avesse disponibili 10 o 15, evidentemente sarebbe felicissimo di poterli concedere. Ma non dite a lui che i 5 miliardi sono insufficienti: egli lo sa benissimo; avrà evidentemente lottato, ma è chiaro che non avrà potuto ottenere di più.

Io comprendo benissimo quello che noi desideriamo, e se quello che noi desideriamo non lo abbiamo ora, auspichiamolo e preghiamo l'onorevole Ministro di rendersi in-

terprete di queste esigenze per poterle realizzare in avvenire. Ma approviamo adesso all'unanimità questa legge, sia pure con quelle modifiche che possiamo introdurre entro i limiti della disponibilità finanziaria.

Così si potrà dire che c'è una legge organica con cui si incomincia il lavoro per l'avvenire. Se non sarà il 28 per cento, come ha detto il Presidente Angelini, sarà il 22 per cento soltanto: ma qualche cosa sarà.

Nella mia relazione al progetto presentato nel 1952, io scrissi queste parole: « Ovviamamente, secondo noi, il problema cantieristico non potrà risolversi dall'oggi al domani, ma vi dovrà essere un periodo transitorio che durerà solo due anni, nei quali, posti in condizione di poter lavorare in modo continuativo (e questo è fondamentale, perché le spese generali influiscono notevolmente sui costi, giacché, se possiamo ottenere che il cantiere lavori a pieno ritmo, il costo diminuirà notevolmente) i cantieri miglioreranno gradatamente la loro situazione e gradatamente andranno assumendo una migliore posizione per poter contrastare con sempre maggiore efficacia la grave concorrenza straniera ».

Fatta questa dichiarazione pregiudiziale di fede nella marina mercantile, io dico: cerchiamo di non perdere tempo per l'approvazione della legge, cerchiamo di dare modo ai nostri cantieri di iniziare il lavoro, un lavoro continuativo, nella certezza che in un avvenire immediatamente prossimo noi possiamo aumentare lo stanziamento, perché l'Italia possa avere presto una grande marina mercantile.

BIMA. Convinto delle molteplici ragioni di urgenza dell'approvazione di questo disegno di legge — non suoni ciò indelicato per i colleghi — chiedo la chiusura della discussione generale.

PRESIDENTE. Il programma sarebbe, onorevole Bima, di far parlare ancora l'onorevole Borsellino che è l'ultimo iscritto e poi di chiudere la discussione generale, rinviando

l'intervento dell'onorevole Ministro e successivamente l'esame dei singoli articoli ad altra seduta che potrebbe essere indetta per venerdì prossimo 4 giugno alle ore 9, dato che probabilmente i lavori parlamentari saranno ripresi il giorno 3 prossimo.

BIMA. Non insisto.

BORSELLINO. Sarò brevissimo. Desidero semplicemente richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su un problema che mi sta particolarmente a cuore. Mi auguro che questa legge possa contemplare agevolazioni ancora più forti per la costruzione del naviglio peschereccio, in modo da dare alle nostre cooperative maggiori facilitazioni, con il che non si risolverebbe soltanto un problema cantieristico, ma un problema anche di giustizia sociale, di disoccupazione, per migliorare veramente le condizioni di vita di questi nostri fratelli che sono tanti bisognosi.

Ciò raccomando vivamente all'onorevole Ministro, anche per tener conto delle numerose domande di pescatori che hanno chiesto pescherecci senza averli potuti ottenere.

SEMERARO SANTO. Pregherei l'amico Borsellino di ritirare questa sua proposta, per non suddividere ancora i fondi, già limitati, della legge, invitando piuttosto l'onorevole Ministro a presentare un disegno di legge apposito, anche per la piccola e la media pesca, così come è stato fatto per la pesca oceanica.

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

Il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle 11,35.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO VERDIROSI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI