

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## VIII.

## SEDUTA DI VENERDÌ 4 GIUGNO 1954

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI ARMANDO**

## INDICE

	PAG.
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	79
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione).</b>	
Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. ( <i>Urgenza</i> ). (833) . . . . .	79, 88
PRESIDENTE . . . . .	79, 85, 88, 89, 90, 91 93, 94, 95
TAMBRONI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	79, 81, 83, 87, 89, 90, 93, 94, 95
CAFIERO . . . . .	81, 83, 86, 87, 89, 91, 92, 93, 95
DUCCI . . . . .	85
CALANDRONE PACIFICO . . . . .	85, 88, 89, 90 93, 94, 95
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . .	86, 87, 90, 92
SALA . . . . .	87, 89, 91
BIMA . . . . .	89
JACOPONI . . . . .	90
CASTELLI EDGARDO. <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	91, 92, 93
BREGANZE . . . . .	93
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	88

## Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che per l'esame del disegno di legge n. 833 il deputato Marconi sostituisce il deputato Farinet.

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Ricordo che nella scorsa seduta fu chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli colleghi, premetterò brevi considerazioni, soprattutto tenendo presenti gli argomenti esposti dall'onorevole Cafiero che per primo, mi pare, ha preso la parola, dagli onorevoli Ducci, Calandrone, Petrucci e Borsellino.

Credo di poter dire che la breve relazione che accompagna il disegno di legge, è di per se stessa esauriente. Vorrei sottolineare questa qualificazione di « esauriente », poiché mi pare che nella relazione, se letta con attenzione, vi sia tutto quanto può servire ad illustrare la legge. Ho avuto occasione, discutendo al Senato un mese fa il bilan-

**La seduta comincia alle 9,30.**

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

(È approvato).

cio del mio dicastero, di parlare ampiamente di questa legge. Vorrei rispondere ad una critica di natura sostanziale e formale che ha fatto l'onorevole Ducci, il quale ha detto che questa legge è la legge delle buone intenzioni. Mi permetto di obiettare che questa è la legge dei fatti concreti, non delle buone intenzioni; e soprattutto che questa legge non poteva esser presentata prima della data in cui è stata presentata al Parlamento. E ne dico le ragioni. I colleghi sanno che dopo la prima crisi ministeriale, il Governo presieduto dall'onorevole Pella si trovò impegnato nella discussione dei bilanci che dovevano essere approvati entro il 31 ottobre 1953. Questa nostra legge avrebbe dovuto essere inserita nel piano delle leggi così dette sociali per combattere la disoccupazione che vi è in Italia. Chi vi parla poté riuscire già nel mese di ottobre, quando la legge non era redatta — e non lo poteva essere perché sul piano tecnico aveva bisogno di una larga e completa elaborazione — poté riuscire, dico, ad ottenere in conto — e sottolineo questa espressione « in conto » —, sui bilanci che il Parlamento sta attualmente discutendo, lo stanziamento di cinque miliardi di lire, onde far sì che la legge avesse il suo finanziamento fin dall'esercizio 1954-55. Dirò di più, e questo di più mi pare che sia definitivo. Lo stanziamento che il Ministro della Marina mercantile era riuscito ad ottenere, era uno stanziamento di cinque miliardi per cinque anni: in totale, quindi, 25 miliardi. Quando il disegno di legge fu maturo, dopo il lungo concerto con i dicasteri interessati, per essere presentato al Consiglio dei Ministri, io riuscii, prima ad ottenere che la legge avesse la durata di dieci anni anziché di cinque, e in secondo luogo che lo stanziamento non fosse più di cinque miliardi per cinque anni, ma fosse illimitato. Mi preme rilevare che il primo esempio di una legge organica che ha uno stanziamento commisurato a quella che sarà la sua effettiva operatività è un dato di fatto che non va sottovalutato, perché, a mio avviso, è l'aspetto più importante di questa legge.

Si è detto, mi pare da parte degli onorevoli Ducci e Calandrone, che il potenziale di produzione dei cantieri italiani può essere, come massimo, di trecentomila tonnellate. Chi vi parla, si augura che in effetti i cantieri italiani possano costruire fino a trecentomila tonnellate di naviglio all'anno. Se le costruiranno, il Ministero del tesoro, di concerto col Ministero della Marina mercantile, autorizzerà che nel bilancio di quest'ultimo vi sia lo stanziamento corrispondente alle trecento-

mila tonnellate. Sono stato io, pertanto, che non ho voluto uno stanziamento delimitato, prestabilito; in ciò innovando rispetto alle leggi che hanno ricostruito la marina mercantile italiana e che sono state chiamate bene o male — secondo me, male — leggi tampone.

Per cui questa è una legge che non soltanto stimola la produzione dei cantieri, non soltanto tende alla maggiore occupazione delle maestranze cantieristiche; ma è una legge che per la sua estensione, in quanto ammette anche l'acquisizione di commesse estere, può avere delle conseguenze di natura economica molto notevoli.

Nella relazione che accompagna il disegno di legge (la quale è stata scritta da chi ha l'onore di parlarvi), è detto esattamente questo: « Comunque non vi dovrebbero essere, come non vi saranno, limiti di volume di tonnellaggio », il che significa che se i cantieri italiani avranno commesse italiane e straniere per un qualsivoglia volume di tonnellaggio, « gli stanziamenti — come prosegue la relazione — saranno commisurati di anno in anno alla quantità delle commesse ».

Discutendo al Senato, ribadì questo concetto in modo più categorico, più rigoroso e quindi più impegnativo, e dissi: « Gli stanziamenti sono illimitati. Il concerto tra il Ministero del bilancio, il Ministero del tesoro e il Ministero della marina mercantile, è stato proprio questo: se in questo primo esercizio della legge noi potremo presumere che l'anno venturo vi sarà la possibilità di costruire duecentomila tonnellate, nel bilancio della Marina mercantile ci sarà lo stanziamento in corrispondenza delle duecentomila tonnellate ».

È stato obiettato, mi pare dall'onorevole Ducci, che intanto, per il primo anno, ci sono cinque miliardi. Rispondo: è vero che per il primo anno ci sono cinque miliardi, però, come ho avuto l'onore di dire al Senato e come ho l'onore di ripetere dinanzi a questa Commissione della Camera, i cinque miliardi non sono che un anticipo in quanto il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad impegnare anche gli stanziamenti dei futuri esercizi finanziari, per la semplice ragione che essi saranno commisurati all'entità delle commesse. Quindi, io mi auguro che in questo primo anno ci siano trecentomila tonnellate di commesse. Prendo impegno dinanzi a questa Commissione della Camera di ammetterle tutte ai benefici di questa legge, poiché il Ministero del tesoro e quello del bilancio sono impegnati a stanziare nel futuro esercizio i fondi occor-

renti. Mi pare che dichiarazione più categorica di questa io non possa fare, per tranquillizzare tutti coloro che si sono preoccupati della entità dei finanziamenti in rapporto alle necessità costruttive dei cantieri navali.

Desidero porre in rilievo un altro aspetto della legge. È stato proposto un emendamento per quanto attiene ai cantieri del Mezzogiorno, considerando che le leggi precedenti stabilivano che il 30 per cento del tonnello nazionale in costruzione fosse assegnato ai cantieri meridionali.

I criteri di questa legge non consentono più una distinzione di questa natura, perché la legge si pone uno scopo, anche esso sostanziale: il ridimensionamento dei cantieri, non in senso di limitazione o diminuzione delle maestranze; bensì ridimensionamento dei cantieri, nel senso di adeguamento dei costi dei cantieri italiani ai costi dei cantieri internazionali: quindi costi uguali a quelli del mercato internazionale. Per far questo, è necessario che tra i cantieri italiani si stabilisca una gara. D'altro canto, mi preme osservare che i cantieri meridionali sono tre. La Navalmeccanica di Castellammare di Stabia è un cantiere I. R. I., e quindi per far parte della organizzazione di tale Istituto avrà sullo stesso piano degli altri cantieri I. R. I., una equa distribuzione del lavoro di commesse. Devo anche far presente che attualmente il cantiere della Navalmeccanica di Castellammare di Stabia almeno per otto o dieci mesi ha lavoro sufficiente. È in programma la costruzione della seconda « Esperia » per l'Egitto. A tal punto ripeto a questa Commissione quanto fu già detto in passato, che cioè la seconda Esperia sarà costruita a Castellammare di Stabia; non perché il Ministro della marina mercantile abbia la potestà per fare questo, ma perché vi sono e un preciso impegno dell'I. R. I. e una promessa solenne fatta a suo tempo da organi responsabili governativi.

Gli altri due cantieri meridionali sono quelli di Taranto e di Palermo, entrambi appartenenti alla industria privata. Il cantiere di Taranto ha avuto recentemente per mio interessamento una cisterna, l'ultimo utilizzo della legge n. 212 per mezzo miliardo; ma il presidente dei cantieri di Taranto, che è venuto da me la settimana scorsa, mi ha chiesto di poter costruire con questa legge altre due navi da carico di diecimila tonnellate; gli ho dato la facoltà di trattare la questione e di firmare i contratti, e mi sono impegnato ad ammetterli ai benefici della legge.

Il cantiere di Palermo, poi, fa parte del gruppo Piaggio, il quale va bene e ha possibilità di lavoro; quindi non vi è nessuna preoccupazione.

Pertanto quella riserva del 30 per cento avrebbe più carattere di apparenza che di sostanza, e frustrerebbe lo scopo essenziale della legge, che è quello di creare una gara tra i cantieri italiani per una maggiore quantità di commesse.

CAFIERO. E il cantiere di Napoli?

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Rientra nel complesso della Navalmeccanica.

CAFIERO. Il cantiere di Napoli quali commesse avrebbe in corso?

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. L'onorevole Cafiero, ha svolto un intervento di nero scetticismo su questa legge. Ora, mentre l'onorevole Ducci afferma che questa è la legge delle buone intenzioni ed io sostengo che è invece la legge dei fatti, l'onorevole Cafiero dice che questa è una legge che non concluderà a nulla. Mi consenta ora, onorevole Cafiero, di dire poche parole, ma estremamente chiare. Non sono un ottimista per temperamento, ma nemmeno un pessimista. Sono molto sereno sul futuro e sul presente di questa legge. Se, nel momento in cui parlo, posso dire a questa Commissione della Camera che sono già state acquisite 120 mila tonnellate di commesse — la legge non è stata ancora approvata, ma chi vi parla si è assunto la responsabilità di dire ai cantieri che firmassero pure i contratti — mi pare che la legge cominci con un successo.

L'onorevole Cafiero ha detto che questa legge sarebbe stata fatta unicamente per sovvenire i cantieri italiani, e soprattutto ha rilevato che i cantieri italiani non sono in grado di operare a prezzi internazionali. La mia risposta è categorica: i cantieri italiani sono in grado, devono essere in grado per questa legge — e lo dimostrano i primi contratti firmati — di operare a prezzi internazionali. Non posso soffermarmi sull'episodio piuttosto divertente, mi si consenta di dirlo, ma non documentato, a cui ha accennato qui l'onorevole Cafiero; ciò che l'onorevole Cafiero ha detto in questa sede, l'ha esposto al Senato il senatore Fiorentino, riferendo lo stesso episodio. Si tratta di un preventivo per una nave, richiesto all'Ansaldo. Ho chiamato il direttore del cantiere Ansaldo e ho domandato come fosse venuto fuori quel preventivo. Il direttore del cantiere mi ha risposto testualmente: « Si è chiesto genericamente che cosa sarebbe costata una nave di questo tipo, di

questo volume, di questo tonnellaggio, con questi requisiti tecnici. Abbiamo risposto come si poteva rispondere ad una domanda di questa natura. Non è il committente che è venuto a trattare con i dirigenti del cantiere per avere il prezzo di quel tipo di nave sul piano di precise trattative».

Il raffronto con il Giappone è un raffronto impossibile. L'ho detto al Senato e lo ripeto qui. Lei, onorevole Cafiero, e gli altri armatori italiani non costruite mai in Giappone. La storia della marina mercantile italiana mi dà il diritto di affermare che nessun armatore italiano, e vorrei aggiungere europeo, ha mai costruito in Giappone. Nella situazione italiana affermo che è assurdo e impossibile costruire in Giappone. Comunque le costruzioni che si fanno in Giappone non sono quelle che desiderate voi; armatori italiani, perché se c'è nella costruzione delle navi nel nostro Paese un aggravio di spese generali, è in funzione della utilizzazione soggettiva della nave. Ogni armatore vuole una nave diversa da quella di un altro armatore. Le spese generali dei nostri cantieri sono elevate perché gli uffici tecnici devono fare disegni diversi da nave a nave; non siamo arrivati ancora alle costruzioni americane delle *Liberty* o delle *Victory*. Ogni armatore italiano vuole una nave sua, col suo disegno, mai uguale ad un'altra. Quindi voi non potrete mai costruire in Giappone. Lo dite per amore di polemica. Comunque, le navi costruite nei cantieri giapponesi non sono per qualità quelle che potranno reggere la concorrenza italiana.

Detto questo, per quanto si riferisce ai cantieri europei, inglesi, francesi e tedeschi, affermo che i cantieri italiani saranno in condizione di costruire al prezzo internazionale. Non chiedo che si creda alle mie parole. Chiedo soltanto che si creda alla legge. I fatti dimostreranno se ho detto cose esatte io, oppure se le hanno dette gli oppositori della legge.

Ciò premesso, non esito a riconoscere che questa legge viene varata in un momento di estrema difficoltà per l'armamento nazionale e in genere per gli armamenti mondiali. Ma questa non è colpa, né del Ministro della marina mercantile, né del Governo italiano. È una situazione internazionale, che per altro io non vedo con le lenti affumicate con cui è vista da molti obiettori della legge. Perché bisogna pur ricordare che vi è stato un periodo di larghe fortune, non soltanto per l'armamento nazionale, ma anche per gli armamenti mondiali. In questo momento vi è un fenomeno di depressione, e non ho bisogno di illustrarne le cause, perché i colleghi le cono-

scono meglio di me. Però ripeto il mio concetto di sostanza e di fondo: se gli armamenti del mondo sono sul piano quantitativo in fase di superamento degli armamenti del periodo pre-bellico, è per altro vero che la dura legge della concorrenza farà valere il criterio della qualità. Molte navi vecchie dovranno andare al demolitore; ce ne sono nel nostro Paese, ce ne sono nelle flotte mondiali. Per cui la qualità, cioè la obbligata ricostruzione di un naviglio di qualità, sarà quella che determinerà le future occorrenze.

L'andamento dei noli in quest'ultimo periodo, onorevole Cafiero, ha segnato una certa stabilizzazione. Lei non può ricusarmi questo. Dopo aver toccato il punto più alto della parabola nel 1951-52, siamo entrati in una fase di precipitazione, ma ci siamo fermati. Il diagramma procede ora in linea retta, la precipitazione non è continuata. Del resto, le leggi dell'economia sono mondiali, internazionali, non le possiamo dettare noi qui dentro. Possiamo fare delle previsioni, le quali possono essere ottimistiche, pessimistiche od obiettive. Ci sono delle navi al disarmo. Ma lei può insegnarmi che molte volte una nave si mette al disarmo non soltanto perché è mancato un contratto di noleggio, ma perché un determinato contratto di noleggio non è stato ritenuto accoglibile, utile, rispetto al costo di esercizio della nave stessa. Per cui qui non possiamo trattare problemi di armamento aziendale, spicciolo, non possiamo analizzare l'interesse di questa o quella azienda armatoriale. La legge c'è ed ha un lungo decorso. I cantieri potrebbero oggi, forse — e metto il forse per formulare una ipotesi, — anche rimetterci contraendo delle pattuizioni sul piano dei prezzi internazionali. Però il lungo decorso della legge dà la possibilità ai cantieri italiani di profittare delle congiunture più fortunate. Ecco dove è l'organicità della legge.

Ciò che ho detto per i cantieri, ripeto per l'armamento.

Abbiamo voluto distinguere nettamente i contributi ai cantieri dai contributi all'armamento. I cantieri sono stati posti con questa legge su un piano di extra territorialità, come se fossero delle zone di territorio straniero in Italia. In tal modo essi hanno la possibilità di costruire a prezzi internazionali. Si è affermato che le materie prime all'estero erano accessibili a prezzi diversi da quelli praticati sul mercato nazionale. L'obiezione è stata tagliata alla radice: le importazioni sono in esenzione dai dazi doganali con rimborso dell'imposta generale sull'entrata. E

questo vale non soltanto per le importazioni dall'estero, ma anche per le importazioni dall'interno.

È stata fatta anche una critica errata, che cioè in questo modo si verrebbe a favorire le industrie straniere rispetto all'industria nazionale. C'è però il capoverso dell'articolo 7, il quale stabilisce che ogni qualvolta parti e materiale occorrenti alla costruzione della nave siano stati importati dall'estero, il contributo viene diminuito. Pertanto vi è una disposizione legislativa atta ad incrementare non soltanto i prodotti dell'industria nazionale, ma ad incitare i committenti nazionali a servirsi dei prodotti nazionali. Per altro, ci sono dei prodotti finiti che dobbiamo necessariamente importare dall'estero.

Oltre a questi benefici, i cantieri ne hanno avuti altri che sono esattamente indicati nella legge. L'armamento ha avuto i suoi. Ad esso è stato consentito il finanziamento garantito dallo Stato fino al 50 per cento, il che rappresenta un miglioramento nei confronti della legge n. 75 che arrivava fino al 40 per cento. In più all'armamento è stato consentito un contributo di interesse da parte dello Stato dell'1,50 per cento, il che tradotto in cifre significa che, poiché il contributo di interesse è scontabile per il periodo di cinque anni, esso rappresenta circa il 7,40 per cento.

Perché è stato limitato il contributo di interesse? È stato limitato per incrementare le nuove costruzioni in questo periodo di maggiore depressione. E perché è stato limitato per i primi tre anni il diritto ad acquisire il contributo di interesse? Ci siamo resi conto, per le stesse ragioni addotte dall'onorevole Cafiero, che questo periodo di depressione dei noli è un periodo di congiuntura depressa: e lo Stato è voluto intervenire per superare questo periodo. Il che non significa che di qui a cinque anni, se dovesse durare una situazione congiunturale uguale o peggiorata, questa disposizione relativa al contributo di interesse non possa essere mantenuta e quindi prorogata.

L'onorevole Ducci mi ha rimproverato per aver io presentato tardi la legge. Ho già risposto che la legge non poteva essere presentata prima. Credo di aver bruciato tutte le tappe, riuscendo molte volte molesto ai miei colleghi di governo che dovevano concertare la legge con me. D'altra parte una legge organica aveva bisogno di un lungo studio. Basterà che io dica alla Commissione che soprattutto per i dati di natura tecnica che solo con grandissima difficoltà si sono potuti acquisire per le tabelle allegate al disegno di

legge, sono occorsi tre mesi di consultazione. E non sempre i dati rilevati sono stati concordanti: i dati di un cantiere differivano da quelli di un altro, talché quando leggo delle cifre secondo le quali il prezzo dei cantieri italiani sarebbe del 30, del 40 per cento superiore a quello dei cantieri esteri, debbo protestare. Non è vero. Io non sono in grado di dirvi in questo momento, onorevole Ducci, onorevole Cafiero, onorevole Calandrone, di quanto sia superiore il prezzo di costruzione dei cantieri italiani, perché forse non lo sanno nemmeno i tecnici e gli stessi armatori.

CAFIERO. Lo sappiamo.

TAMBRONI, *Ministro della Marina mercantile*. Non lo sapete perché voi potete chiedere un preventivo al cantiere, e fare una controfferta su quel preventivo; ma non sapete quale è l'effettivo costo di produzione di un tipo di nave, in quanto non potete esaminare la complessa contabilità e, soprattutto, le complesse spese generali. Sta di fatto che se una indicazione posso dare alla Commissione, è questa. Allorché nel novembre noi avevamo quasi portato a riva (con termine marinaro) gli elementi tecnici, il prezzo dei cantieri italiani era superiore del 15, 18 per cento ai prezzi dei cantieri inglesi. Con questo disegno di legge i cantieri sono stati posti in condizione di costruire al prezzo internazionale. Qui, comunque, varranno i fatti.

L'onorevole Ducci ha anche chiesto perché non abbiamo chiesto la discussione in Assemblea piuttosto che in Commissione. La ragione è molto semplice. A questo punto desidero rivolgere un caldo appello a tutti i colleghi a qualsiasi parte politica appartengano. Questa è una legge che ha un carattere sociale oltre che economico. I colleghi conoscono la crisi dei cantieri italiani. Personalmente io ritengo che questa sia la sede più qualificata, in quanto ovviamente in questa sede si presume che vi siano tecnici della materia. Ma soprattutto per ragioni di rapidità io ho chiesto al Presidente della Camera di assegnare la legge a questa Commissione in sede legislativa. Se il Ministro della marina mercantile si è assunto la responsabilità di autorizzare i cantieri a reperire commesse e a firmare contratti, se abbiamo tutti la stessa nobile e doverosa intenzione di aiutare le maestranze dei cantieri italiani, dobbiamo far presto ad approvare la legge. Il che non significa che, se vi sono degli emendamenti giusti da apportare alla legge, essi non debbano essere discussi ed eventualmente approvati. Dobbiamo far presto, ma senza pregiudizio del merito, che

esamineremo in prosieguo. Non vi era la possibilità di portare questa legge in Assemblea perchè ciò significava rimandarne l'approvazione alla fine di quest'anno, il che voleva dire la chiusura di molti complessi cantieristici. Lo sanno bene i colleghi che si sono ripetutamente, insistentemente e nobilmente occupati di questo problema.

Ho già risposto, onorevole Ducci, anche alla sua obiezione che la capacità operativa di questa legge, per il primo anno, sarebbe di 80-85 mila tonnellate. Ho già risposto, quando ho affermato che se vi saranno 200 mila tonnellate, saranno tutte ammesse ai benefici della legge. Questa non è una legge tampone. Mi si consenta di respingere con molta decisione tale definizione, anche perchè la legge porta la mia firma e quella di colleghi molto più autorevoli di me in sede governativa. È una legge organica.

Quando ho letto un emendamento che vorrebbe abbreviare la validità di questa legge a sette anni, devo dire che non ne ho compresa la ragione. Perché la vittoria più consistente è stata sulla durata della legge. Non capisco con quale intento se ne voglia ridurre la durata. È una legge che se dimostrerà la sua operatività, sarà certamente prorogata; potrà anche essere modificata. Sta di fatto che in questo periodo, onorevole Calandrone, dall'estero arrivano delle commesse, perchè non vi è dubbio che le costruzioni dei nostri cantieri navali sono reputate sul mercato internazionale, reputate unicamente per una lunga tradizione costruttiva dei nostri cantieri. La capacità tecnica delle maestranze e dei dirigenti pone le costruzioni italiane (non voglio fare in questo momento il nazionalista dei cantieri) alla pari delle altre costruzioni che si fanno nei cantieri del mondo. Messi i committenti stranieri di fronte a questi dati concreti e alla possibilità di costruire a prezzi internazionali, avremo delle commesse dall'estero. Dirò che in base a un criterio di valutazione prudenziale, per il primo anno abbiamo calcolato circa 50 mila tonnellate di commesse da parte dell'armamento nazionale. L'onorevole Ducci sa invece che c'è un armatore il quale costruirà nei cantieri di La Spezia 55-60 mila tonnellate. C'è un altro armatore il quale ha già commesso una cisterna di 32 mila tonnellate al cantiere Ansaldo. Questa sarà un'altra circostanza favorevole. Ci sono altri armatori che hanno già offerto delle commesse.

Ma soprattutto questa legge è innovatrice per la estensione dei benefici alle commesse straniere. Io mi auguro che essa operi soprattutto nei confronti dell'estero, il che signifi-

cherà non soltanto lavoro continuativo per i cantieri, ma anche acquisizione di valuta pregiata, significherà, in un certo senso, stabilizzazione della bilancia dei pagamenti, e ritorno delle costruzioni navali italiane di buona qualità sul mercato internazionale.

Ho ricevuto dall'estero, dalla Francia, dall'Inghilterra, dei commenti a questa legge. Tutto il male che è stato detto qui, in definitiva è stato compensato da tutto il bene dei commenti che sono venuti dall'estero.

In definitiva, quali saranno i contributi? Questi sono stati calcolati dal 20 al 21 per cento per le navi passeggeri; dal 21 e mezzo al 22 per cento circa per le navi da carico. C'è da aggiungere il contributo di interesse, il quale ammonta al 6 per cento — mi tengo al di sotto — se è scontato, il che significa che raggiungiamo il 26 e mezzo, il 28 per cento, quindi gli stessi contributi della legge Saragat. C'è di più: il finanziamento è, sì, fino al 50 per cento, ma il contributo di interesse non è dato sul finanziamento che lo Stato garantisce, ma sul prezzo intero della nave; per cui se la nave costerà, mettiamo, 4 miliardi, lo Stato darà l'1,50 per cento sui 4 miliardi, non sui 2 miliardi ammessi al finanziamento garantito dallo Stato. Mi pare che sia una cosa notevole perchè bisogna rifarsi alla legge Benni del 1938 per trovare una disposizione analoga, ma meno favorevole di questa, perchè l'attuale, ripeto, è integrativa del prezzo globale della nave e non già del finanziamento che alla nave viene concesso dall'I. M. I. o da altri istituti.

Vi è infatti un'altra innovazione agli effetti del credito navale. Per quel che riguarda i finanziamenti, che non è stato sempre facile reperire sul mercato nazionale, si prevede la possibilità che i finanziamenti stessi siano operati non soltanto dall'I. M. I., ma anche da altri istituti finanziari ammessi ad esercitare il credito navale. Vi è anche una terza possibilità: il reperimento di finanziamenti all'estero, che lo Stato garantirà.

In questo modo abbiamo cercato di dare alla legge la sua consistenza organica, la sua vitalità, perchè ovviamente il committente e il costruttore, se non hanno la possibilità di reperire una parte del finanziamento, non possono certo operare la commessa e costruire la nave.

Sono queste le ragioni di ordine generale per le quali credo che la legge si raccomandi alla vostra attenzione. Ma soprattutto è urgente — la urgenza non è mia, perchè la mia responsabilità, come quella del Governo, cessa dal momento in cui la legge è presen-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1954

tata — che la legge sia approvata con rapidità, onde dar modo ai cantieri di eseguire le commesse e ai dirigenti dei cantieri di firmare i contratti tuttora in sospenso.

Mi riservo di aggiungere altre considerazioni in sede di discussione degli articoli.

DUCCI. Mi sia consentita una brevissima osservazione: mi sembra che ci sia un fatto nuovo, rappresentato dalle dichiarazioni fatte dal Ministro su alcuni punti sostanziali della legge. Forse, erano implicite nella relazione; comunque, ora il Ministro ha detto in maniera chiara che qualunque sia l'entità del tonnellaggio delle commesse, queste verranno in ogni caso ammesse ai benefici della legge.

Se quello che ha detto oggi il Ministro in maniera chiara, precisa, ufficiale, circa l'ammissione delle commesse, e che è contenuto in una maniera — il Ministro mi permetta di dirlo — non troppo chiara nella sua relazione, in maniera implicita sì, ma non esplicita, potesse essere codificato in questa legge, credo che molte delle obiezioni che sono state fatte, potrebbero cadere, e così molti degli emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1.

« È concessa l'importazione in esenzione dai dazi doganali e dall'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni, e da ogni altra imposta alla importazione di tutte le materie prime, dei prodotti semilavorati, dei prodotti e macchinari finiti e di quanto altro occorrente per la costruzione, allestimento, arredamento riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili destinate alla navigazione marittima, nonché dei relativi macchinari.

Le esenzioni di cui sopra sono concesse altresì per tutti i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio, nonché per tutti i macchinari finiti e per le parti staccate di essi destinati a navi in esercizio ».

A questo articolo è stato presentato un emendamento dagli onorevoli Jacoponi, Calandrone ed altri, inteso ad aggiungere il seguente comma:

« Le esenzioni relative ai prodotti e macchinari finiti sono concesse solo nel caso in cui i prodotti stessi non siano producibili in Italia o siano prodotti in misura insufficiente ».

Pongo intanto in votazione i due commi di cui consta l'articolo sui quali non vi sono emendamenti.

(Sono approvati).

Quanto all'emendamento aggiuntivo, già avevo fatto osservare, come relatore, al collega Jacoponi che non lo ritengo opportuno per due motivi. Anzitutto, ai fini della concorrenza nel campo economico, è necessario lasciare libertà all'importazione per costringere i nostri industriali ad aggiornarsi nei prezzi. In secondo luogo, è molto difficile una documentazione in questa materia; se diciamo che le esenzioni sono concesse « solo nel caso in cui i prodotti stessi non siano producibili in Italia, o siano prodotti in misura insufficiente », si tratta di dimostrare agli organi doganali, ogni volta che si importerà del macchinario, che in Italia quel macchinario non è costruito, oppure è costruito in misura insufficiente. Non basta, poi dire « insufficiente ». Bisogna anche tener conto del fatto che il macchinario deve essere consegnato in tempo perché la commessa possa essere eseguita nei termini voluti. Sarebbe una casistica tale che la legge diventerebbe inoperante.

Del resto l'interesse ad acquistare in Italia c'è, dal momento che per tutte le importazioni estere è prevista la riduzione del contributo.

CALANDRONE PACIFICO. Ci sarà la stessa difficoltà.

PRESIDENTE. Se si importa un macchinario dall'estero, l'inconveniente non c'è in quanto la dimostrazione che si deve dare alla dogana, rappresenta la prova di quello che si è importato, e, pertanto, il contributo viene ridotto.

Concludendo, questa disposizione, sia per la sua natura, sia per quanto riguarda l'esecuzione, è tale che io ritengo non sia operante. Essa è contraria al fine che l'articolo 1 si propone, quello cioè di mettere i cantieri nella condizione di acquistare prodotti a prezzi internazionali. Toccherà ai nostri produttori aggiornarsi. Noi non vogliamo fare una politica protezionistica. Questi prodotti non riguardano solo il settore navale, ma tutti gli altri settori. Pertanto, l'aggiornamento e il miglioramento degli impianti, la riduzione delle spese generali, andranno a vantaggio di tutta l'economia.

CALANDRONE PACIFICO. Questo nostro emendamento si ispira a quelle ragioni generali che abbiamo esposto molto succintamente. Noi avevamo rinviato alla risposta del Ministro la precisazione di alcuni punti; ma questa precisazione non è venuta. Pertanto, ci troviamo qui a discutere una formulazione tecnica, senza sapere bene quali sono gli indirizzi generali della legge. A no-

stro parere, l'esame è viziato da questo metodo di discussione che impedisce veramente di dar peso e valore alle nostre proposte.

L'emendamento da noi presentato a questo primo articolo ha un duplice scopo. Innanzi tutto, con questo emendamento ammettiamo implicitamente che, pur non essendovi osservazioni sostanziali in merito alle agevolazioni concesse attraverso gli sgravi doganali e fiscali, tuttavia, accanto agli aspetti positivi, vi sono anche aspetti negativi, i quali giustificano anche gli emendamenti successivi. Infatti, potrà anche accadere che dei cantieri usufruiranno di agevolazioni fiscali e doganali per lavori che non avranno nessuna pertinenza con le costruzioni della marina. Già il Ministro diceva che complessa e difficile è la contabilità per stabilire i costi generali di produzione dei nostri cantieri. Con ciò ammetteva implicitamente che non vi è quasi possibilità di controllo in questo senso. Per cui potremmo trovarci a dare dei fondi, destinati alla ricostruzione della marina, per tutti altri scopi.

In secondo luogo, non dobbiamo dimenticare che, per il 73 per cento, i cantieri navali sono aziende I. R. I. E l'I. R. I. ha altre aziende in crisi, delle quali ci siamo occupati in Parlamento. Noi dobbiamo vedere la caratteristica italiana tenendo presente questa intima correlazione con una parte notevole della nostra industria.

Sono anche in grado di affermare, per avermelo detto il Ministro dell'industria in relazione ad un altro problema dell'I. R. I., quello relativo allo stabilimento siderurgico della mia città, che il 25 per cento dei prodotti siderurgici è di importazione straniera.

L'emendamento trova ispirazione in queste considerazioni: è doveroso che ci preoccupiamo di investire il denaro dello Stato nell'industria cantieristica e nell'industria siderurgica e metalmeccanica, e che creiamo condizioni di difesa per questi settori dal momento che già vi sono difficili condizioni, come è stato ufficialmente dichiarato dall'I. R. I., dalla F. I. N. S. I. D. E. R., dal Ministero dell'industria, a causa della concorrenza straniera.

E non credo che le limitazioni contenute agli articoli 5 e 7 siano sufficienti; infatti, le limitazioni dell'articolo 7 riguardano esclusivamente i lavori di installazione di apparati motori, e l'articolo 8 si riferisce alla installazione di parti dell'apparato motore, che assorbono una parte notevole di quei fondi destinati, non alla costruzione di nuove navi, ma alla trasformazione.

Riassumendo, gli aspetti negativi presentati dalle agevolazioni fiscali e doganali, e la situazione dell'industria italiana, particolarmente del settore I. R. I., costituiscono una duplice giustificazione di questo emendamento e di quello successivo sul controllo e sulle commissioni di assegnazione, punto questo che la discussione non ha affrontato, per il modo stesso in cui si è svolta. Una discussione siffatta, sia pure concepita nei limiti del regolamento, è ovviamente incompleta, e non ha una sua logica.

Ritengo che tutte le ragioni che poco fa il Presidente ha addotto contro l'emendamento, non tengono conto di questi fatti fondamentali che hanno ispirato l'emendamento stesso: la gravità della situazione dell'I. R. I. e il dovere che tutti noi abbiamo di collaborare per trovare una soluzione.

Quanto al controllo, poichè siamo nell'ambito delle aziende I. R. I., avremo senz'altro la possibilità di esercitarlo. Nel porto di Savona si continuano a demolire navi, e il ferro va a Torino. Mentre a Savona le acciaierie sono spente da tre anni, a Torino la Fiat aumenta la produzione.

Io credo che il nostro emendamento possa costituire uno strumento per un certo intervento in questo settore della produzione siderurgica e metalmeccanica, in senso protettivo, al fine di cautelare la produzione nazionale.

In questo spirito va considerato l'emendamento; e credo sia doveroso, da parte nostra, l'accoglimento di un criterio di questo genere, che va molto al di là del problema che noi affrontiamo.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Devo fare un'osservazione brevissima e di carattere pratico. Non entro nel merito dell'emendamento; ma vorrei sapere qual è l'organo che deve valutare se questi prodotti sono suscettibili o meno di esenzione, se cioè soddisfano, oppure no, alla condizione di non essere producibili in Italia o di essere prodotti solo in misura insufficiente?

Vorrei conoscere al riguardo il pensiero dei proponenti, perchè mi pare che sarebbe così inutile l'emendamento proposto, che approvandolo prenderemmo in giro noi stessi. Non c'è l'organo competente che deve valutare se concedere o meno queste esenzioni. Vale la pena di addentrarci a discutere il merito, quando l'emendamento, come è formulato, non sarà mai applicato? Voterò pertanto contro l'emendamento.

CAFIERO. Anche io mi ero preoccupato, in precedenza, del riflesso che l'approvazione di questa legge potrebbe avere sulle industrie



LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1954

nazionali. Indubbiamente, un certo riflesso ci sarà; ma, purtroppo, non sarà che la conseguenza del sistema sul quale si basa la legge. L'onorevole Ministro ci ha spiegato in maniera precisa che, attraverso questa legge, i cantieri vengono messi in una posizione di extraterritorialità; il che è necessario, poiché con questa legge si cerca soprattutto di mettere i cantieri in condizione di costruire navi non soltanto per gli italiani, ma anche per gli stranieri. Allora, se vogliamo arrivare a questo risultato di costruire navi per gli stranieri, è necessario avvicinarsi più che sia possibile ai prezzi dei cantieri esteri. Sulle osservazioni che ha fatto con molta eleganza il Ministro, mi riservo di tornare in altra sede; ma se questo è lo scopo, non possiamo sminuire questa extraterritorialità dei cantieri. Questi sono come delle officine, delle fabbriche che, attraverso una *factio legis*, vengono messe al di fuori del territorio nazionale.

Quanto ai materiali non producibili in Italia, sappiamo quali sono: le linee d'asse, gli alberi a manovella e i fondi delle caldaie. Questi non si producono in Italia e bisogna importarli.

Per gli altri materiali che non si possono produrre in misura sufficiente, i dati sono molto incerti ed io avrei la seria preoccupazione, qualora questo emendamento venisse approvato, che per ogni materiale si dovessero sostenere lunghe discussioni con quell'organo che fosse preposto a dare il giudizio se la produzione nazionale sia o meno sufficiente. Ma non è neppure il caso di attardarci ad esaminare queste particolari difficoltà, che sono tuttavia difficoltà serie, se ammettiamo il concetto fondamentale della legge, quello della extraterritorialità dei cantieri, allo scopo soprattutto di poter produrre delle navi per l'estero a prezzi che si avvicinino più che sia possibile ai prezzi internazionali. Stamane, io ho subito una specie di cortese processo da parte del Ministro; ma egli ha dimenticato che io ho sostenuto questo lato positivo, già in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, e che ho anche ricordato che di ben trenta gare per costruzioni di navi all'estero, fino all'ottobre 1953, nessuna è stata vinta dai cantieri italiani.

Sono anche d'accordo col Ministro che le costruzioni italiane sono pregiate dappertutto, benché costino il 45, il 50 per cento di più; e questo lo proverò con una molteplicità di offerte. Dopo questa discussione le porterò i documenti...

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Mi porti un contratto.

CAFIERO. Le porterò tutti i contratti che vuole. È tanto vero che c'è questa differenza, che vi siete preoccupati di dare ai cantieri questi contributi che ammontano però solo al 22, al 23 per cento, non al 28 per cento. Ma avremo occasione di riparlare di questo argomento.

Io non credo che, ponendo questa limitazione alla concessione della extraterritorialità, faremmo cosa opportuna. Mi permetto anche di ricordare che il limite alle importazioni dall'estero è posto dalle due disposizioni, le quali riducono, sia per i materiali, sia per i macchinari di provenienza estera, il contributo integrativo che viene dato dallo Stato.

Queste sono le ragioni per cui sono contrario all'emendamento.

SALA L'onorevole Jervolino ha chiesto chi controllerà se i prodotti siano o meno di provenienza estera.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Non ho detto questo.

SALA. Desidero far rilevare che tra gli emendamenti da noi proposti vi è un articolo 22-bis, il quale parla appunto della nomina di una commissione che dovrà giudicare tutte le varie controversie che possono nascere e che potrà anche esercitare il controllo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Nella mia breve esposizione di carattere generale mi pare di aver detto con sufficiente chiarezza che non avrei fatto agli emendamenti un'opposizione di principio; cioè mi sarei dichiarato favorevole a quegli emendamenti che avessero migliorato il testo legislativo in discussione. Ora questo emendamento non ha tale funzione. È lodevole l'intenzione che l'ha ispirato, quella di proteggere l'industria nazionale. Per altro, mi permetto di osservare che questa intenzione l'ha avuta anche il proponente del disegno di legge, quando al secondo capoverso dell'articolo 5 ha stabilito:

« Qualora nella costruzione siano impiegati prodotti finiti di provenienza estera od usati, il contributo è ridotto di una somma pari al contributo spettante al costruttore dell'apparato motore ai sensi del primo e settimo comma del presente articolo, quando si tratti di apparati motori completi o quando i singoli complessi di apparato motore superino il 40 per cento del peso totale dell'apparato motore completo; ed al 20 per cento del loro valore per tutti gli altri prodotti finiti ».

Con questa norma abbiamo garantito una cintura di sicurezza attorno ai prodotti nazionali.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1954

Ma la ragione sostanziale per cui non posso accettare l'emendamento è un'altra. Ho detto, e credo che tutti i componenti della Commissione siano d'accordo, che dobbiamo favorire l'acquisizione di commesse estere. Ad un armatore straniero non possiamo imporre di servirsi dei prodotti della industria italiana, perché se egli vuole una parte di macchinario a bordo costruita all'estero, in America, in Inghilterra o in Germania, evidentemente non gli si può opporre che c'è una norma vincolativa, perché allora non costruirà più in Italia.

A parte ciò, la legge si fermerebbe, non tanto perché non c'è chi fa il controllo, in quanto l'organo che fa il controllo si può sempre trovare, quanto per il tempo che ci vorrebbe, per le modalità del controllo. Come si fa a stabilire se i prodotti dell'industria italiana siano sufficienti o meno a 200 mila tonnellate in costruzione? È un accertamento impossibile, che per altro fermerebbe l'operatività della legge.

I cantieri I. R. I., onorevole Calandrone, hanno una necessità fisiologica di servirsi dei prodotti nazionali, è evidente. Se l'I.R.I. è un complesso unico, certamente non accadrà che il direttore dell'Ansaldo, anziché servirsi della Fiat o dell'Ansaldo stessa per i motori, preferisca i motori tedeschi.

Quindi mi pare che la preoccupazione non abbia ragione di essere. Non è qui, insomma, la sostanza della legge. Noi abbiamo lavorato soprattutto per renderla snella, operante.

Quanto poi alle clausole di natura fiscale, il collega Sottosegretario Castelli sa bene che gli organi dipendenti dal suo Ministero fanno gli accertamenti con tutto il rigore; pertanto c'è da stare più che tranquilli che la legge, sotto questo aspetto, sarà difesa.

CALANDRONE PACIFICO. Chiedo che l'emendamento sia votato a scrutinio segreto.

PRESIDENTE La richiesta è appoggiata?

(È appoggiata).

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sull'emendamento aggiuntivo presentato dall'onorevole Calandrone ed altri all'articolo 1.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta:

Presenti e votanti. . . . .	46
Maggioranza . . . . .	24
Voti favorevoli . . . . .	20
Voti contrari . . . . .	26

(La Commissione non approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Armando, Antoniozzi, Baccelli, Bima, Bogoni, Borellini Gina, Borsellino, Bovetti, Breganze, Cafiero, Calandrone Pacifico, Concas, Cottone, De Biagi, Ducci, Ferrari Riccardo, Ferrario Celestino, Fiorentino, Gatto, Gorreri, Graziadei, Greco, Jacoponi, Jannelli, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Maniera, Marconi, Martoni, Mazza, Menotti, Merizzi, Maglietta, Murdaca, Petrucci, Pintus, Reali, Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Sensi, Sodano, Troisi, Zamponi, Zanibelli.

#### Si riprende la discussione del disegno di legge n. 833.

PRESIDENTE. L'articolo 1 sarebbe pertanto approvato nel seguente testo:

#### ART. 1.

È concessa l'importazione in esenzione dai dazi doganali e dall'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni, e da ogni altra imposta alla importazione di tutte le materie prime, dei prodotti semilavorati, dei prodotti e macchinari finiti e di quanto altro occorrente per la costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili destinate alla navigazione marittima, nonché dei relativi macchinari.

Le esenzioni di cui sopra sono concesse altresì per tutti i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio, nonché per tutti i macchinari finiti e per le parti staccate di essi destinati a navi in esercizio.

Passiamo all'articolo 2:

«Le materie prime ed i prodotti semilavorati e finiti di cui all'articolo precedente, di produzione nazionale, acquistati nel territorio della Repubblica da cantieri o da committenti per conto dei quali i lavori sono eseguiti o da armatori per le navi in esercizio, si considerano come esportati agli effetti dell'applicazione dell'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni, e da ogni altra imposta alla importazione di tutte le materie prime, dei prodotti semilavorati, dei prodotti e macchinari finiti e di quanto altro occorrente per la costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili destinate alla navigazione marittima, nonché dei relativi macchinari.»

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1954

cazione delle leggi doganali e delle norme che regolano l'imposta generale sull'entrata.

Il rimborso del dazio e degli altri oneri doganali è stabilito nella misura indicata nella tabella n. 1 allegata alla presente legge.

Il trattamento fiscale di cui al presente articolo ed al precedente è limitato ai materiali che siano stati effettivamente impiegati nei lavori di costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione del naviglio ».

D'accordo con il Governo, ho presentato un emendamento sostitutivo dell'articolo e della tabella n. 1.

CALANDRONE PACIFICO. Noi non abbiamo il testo dell'emendamento.

PRESIDENTE. Rinviemo allora l'esame dell'articolo 2 per dar modo ai colleghi di esaminare l'emendamento.

(Così rimane stabilito).

CAFIERO. Con questo emendamento verrebbe soppressa la tabella n. 1? C'è un mio emendamento relativo appunto a questa tabella, per sostituire alle parole: « motori a pistone, a scoppio, a iniezione, ecc. (motori marini) », le altre: « Apparatii motori ».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Prima c'era questa dizione; poi l'abbiamo tolta perché era una ripetizione.

CAFIERO. Un apparato a turbina è compreso? E se per ipotesi vi fosse qualcuno che volesse costruire una nave con macchine a caldaia? I motori marini sono una specie di motori.

PRESIDENTE. Con « motori marini » s'intende qualunque specie di motori.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Sono comprese anche le turbine.

CAFIERO. Quando diciamo « apparati motori », siamo sicuri di comprendere tutte le forme di motrici.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Se l'emendamento viene approvato con la conseguente soppressione della tabella, si potrà fare un'aggiunta. È questione di forma.

PRESIDENTE. Accantoniamo allora l'articolo 2 e passiamo intanto all'articolo 3:

« I combustibili e i lubrificanti occorrenti per le prove degli apparati motori completi e dei macchinari in genere installati su navi mercantili sia di nuova costruzione, sia in esercizio, sono ammessi all'esenzione dal dazio, nonché dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrainposta di confine ».

Su questo articolo non vi sono emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

SALA. Vorrei proporre di rinviare il seguito della discussione alla settimana prossima.

PRESIDENTE. Per quale motivo?

SALA. Per dare a noi la possibilità, prima di fissare il nostro atteggiamento, di sentire le conclusioni del convegno delle commissioni interne dei vari complessi industriali navali, che si terrà nei prossimi giorni.

Ci rendiamo conto dell'urgenza della legge e quindi della necessità di non portarla in Assemblea. Noi chiediamo il rinvio proprio per facilitare la discussione, per non perdere tempo e per evitare imbarazzi all'una e all'altra parte.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Non avrei nessuna difficoltà per un rinvio. La mia preoccupazione è una sola, la dico senza reticenze: temo di non fare in tempo a far approvare la legge dal Senato.

PRESIDENTE. Vorrei fare una proposta di carattere pratico: di esaminare, cioè, intanto quegli articoli che non presentano problemi di fondo. La mia preoccupazione è che non sia sufficiente neppure la seduta di mercoledì prossimo per approvare la legge; e mercoledì è già il 9 giugno. Bisognerebbe allora proseguire l'esame anche nella giornata di venerdì. Poi la legge dovrà essere esaminata dal Senato, per cui finirà che la legge non potrà essere varata prima delle vacanze estive. Tutti sanno ciò che questo significherebbe.

Io mi rimetto ai colleghi. Non voglio in alcun modo che si pensi che noi abbiamo reso inoperante la buona volontà espressa dall'onorevole Sala. Io sarei dell'avviso di fare qualche passo avanti, quando non ci sono emendamenti sostanziali.

SALA. Se il Ministro accetta il suggerimento di rinviare tutto a mercoledì, sono convinto che nella seduta di mercoledì si esaurirebbe tutto.

BIMA. Credo che la proposta di rinvio a mercoledì potrebbe trovare accoglimento di massima qualora ci fosse l'impegno preciso da parte della minoranza a non chiedere eventualmente il deferimento del progetto in Assemblea; e a votare la legge entro mercoledì prossimo.

CALANDRONE PACIFICO. Queste raccomandazioni non hanno ragione di essere; il nostro atteggiamento dipenderà dalla discussione e dalla formulazione della legge. Se la

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1954

legge non opera nel senso di far costruire navi e superare la congiuntura, a che scopo la facciamo? Non è una questione di procedura, ma di sostanza.

Io sono favorevole alla proposta di rinvio. Sull'articolo 2, all'ultimo momento è stato presentato un emendamento che va valutato da un punto di vista tecnico. Il Governo ha fatto questa valutazione, abbiamo necessità di farla anche noi.

PRESIDENTE. Ci sono degli emendamenti che non riguardano la struttura. I suoi emendamenti, onorevole Calandrone, partono dal principio di aumentare del 25 per cento il contributo. Il problema è presto esaminato.

CALANDRONE PACIFICO. È un problema strutturale.

PRESIDENTE. No, il contributo è quello che è. Il Governo l'ha limitato, d'accordo con gli organi del Tesoro e delle Finanze; lei chiede che sia aumentato.

CALANDRONE PACIFICO. C'è anche il problema della scalarità del contributo per gli anni successivi.

PRESIDENTE. Questo problema non potrà cambiare con il rinvio.

Lei ha detto che non può accogliere nessuna raccomandazione di nessuna natura perché non sa quello che succederà.

CALANDRONE PACIFICO. Non posso accogliere raccomandazioni a quel titolo.

PRESIDENTE. Dove c'è una necessità obiettiva di rinviare, rimanderemo. C'è la serie di emendamenti che riguardano il contributo alla F. I. N. M. A. R. E., c'è il problema della distribuzione del tonnello: qui esiste veramente un problema di struttura e credo che sia opportuno il rinvio perché possiate rivedere questi punti. Ma dove è possibile, andiamo avanti: in tutta la mattinata abbiamo votato solo un emendamento, e a scrutinio segreto. Di questo passo, è da presumere che non finiremo né mercoledì né venerdì prossimo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero osservare all'onorevole Sala, che con molta chiarezza ha fatto presente l'opportunità di consultarsi con le commissioni interne, che io ho ricevuto tutte le commissioni interne dei cantieri italiani, e la richiesta unanime che mi è stata fatta, è quella di una rapida approvazione della legge. Se voi volete rinviare, rinviando pure. Noi, come Governo, abbiamo fatto il nostro dovere presentando la legge; se poi questa non viene approvata, la colpa non è nostra.

JACOPONI. Credo che questa sia la prima volta che una legge di tanta importanza viene discussa unicamente in Commissione.

PRESIDENTE. Abbiamo approvato in Commissione altre leggi altrettanto importanti.

JACOPONI. Siamo di fronte a una legge la quale impegna l'economia del nostro Paese per circa dieci anni. Dobbiamo ammettere che la legge è di vasta importanza. Siamo tutti d'accordo sull'urgenza; però bisogna anche riconoscere che, prima di essere approvata, la legge ha bisogno di essere discussa. Proprio in questi giorni c'è stato un importante convegno delle categorie interessate, il quale ha preso una posizione, non so se giusta o errata. Tuttavia si tratta di persone molto più esperte di parecchi di noi. Esse ci hanno portato una serie di suggerimenti, che noi dobbiamo esaminare. Perciò domandiamo di rinviare a mercoledì la discussione. Abbiamo l'intenzione di superare alcune questioni controverse, di chiarirle, perché poi si possa procedere speditamente. In queste è compresa l'idea di dare la nostra approvazione a una legge che risponda, per lo meno in larga parte, a quelle che sono le esigenze nazionali. La nostra non è una manovra, un tentativo di frapporre ostacoli. È lungi da noi il pensiero di non far approvare la legge, in quanto ne sentiamo tutta la necessità. Pertanto, senza essere vincolati da dichiarazioni precedenti, domandiamo che la proposta Sala sia accettata, perché essa ci darebbe sicuramente la possibilità, tornando qui mercoledì, di risolvere tutti i problemi con la coscienza di aver operato nell'interesse di tutti.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Desidero non oppormi al merito della richiesta. La Commissione deciderà. Siccome però è la seconda volta che sento fare un rimprovero perché questa legge viene discussa in Commissione...

JACOPONI. Un rimprovero? Anzi, io ne sono stato lietissimo.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Mi correggo, dirò: un rilievo. Vorrei che questo rilievo non fosse fatto innanzi tutto per la considerazione che non una, ma più volte, essendo la Commissione l'organo qualificato, abbiamo rivendicato il sacrosanto diritto di discutere in questa sede le leggi più importanti in quanto ci impegnano di più e possiamo con maggiore efficacia portare il nostro contributo. A parte questa che a me pare una considerazione prevalente, quali

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1954

maggiori vantaggi (a meno che non vi siano finalità di altro genere, di genere politico), si potevano raggiungere portando la legge in Assemblea, quando assistiamo allo spettacolo poco edificante di leggi importanti le quali vengono discusse tra il disinteresse generale e con la presenza in Assemblea di un numero ridottissimo di persone? Se io dovessi fare un rilievo, lo farei in senso contrario; pregherei il Presidente di impegnare tutti noi a discutere in questa sede le leggi più importanti.

Vorrei ora fare un'altra osservazione. Il Presidente della nostra Commissione, con quella prudenza e saggezza che lo distinguono — non lo dico per fare un complimento — ha inviato una circolare a tutti noi, in cui era detto che si doveva discutere una legge importante; pertanto pregava di studiarla tempestivamente e, se c'erano emendamenti da proporre, di presentarli subito. Non so cosa si possa fare di più, quando leggi non dico più importanti di questa, ma altrettanto importanti, le abbiamo discusse quasi improvvisando.

Ho detto questo perché non vorrei che passasse inosservato il rilievo fatto per due volte questa mattina.

PRESIDENTE. L'onorevole Sala insiste nella sua proposta.

SALA. Non insisto. Aderisco alla sua proposta.

PRESIDENTE. Allora, può restare stabilito che rinverremo alla prossima seduta l'esame di quegli articoli che importano questioni di fondo.

*(Così rimane stabilito).*

Abbiamo già approvato l'articolo 3. Passiamo all'articolo 4:

« Sono soggetti a registrazione col pagamento della imposta fissa e beneficiano dell'esenzione dell'imposta generale sull'entrata i contratti inerenti:

alla costruzione della nave e dell'apparato motore, anche se stipulati separatamente; alla riparazione, modificazione e trasformazione degli scafi, degli apparati motori e dei macchinari od apparecchi ausiliari di bordo;

all'allestimento ed arredamento delle navi costruite, riparate, modificate e trasformate;

alla prima vendita delle navi costruite in proprio da cantieri.

I contratti per forniture di prodotti e materiali assunte dai cantieri, nonché i contratti per forniture di oggetti occorrenti

all'arredamento e all'allestimento assunte direttamente dai proprietari, sono ammessi alla registrazione col pagamento della imposta fissa ».

Faccio anzitutto osservare che non mi pare sia giusto dire: « Sono soggetti ». Se diciamo « soggetti » sembra che vi sia un obbligo. Tutte le leggi, quando parlano di agevolazioni, usano la parola « ammessi », non « soggetti ». E osservo che alla fine dell'articolo è detto infatti « sono ammessi ».

Se non vi sono obiezioni, pongo in votazione la sostituzione della parola « ammessi » a « soggetti ».

*(È approvata).*

L'onorevole Cafiero propone di aggiungere all'ultimo capoverso le parole: « e beneficiano dell'esenzione dall'imposta generale sull'entrata ».

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Sono disposto a discutere anche ora questo emendamento, e dico subito che sono nettamente contrario, in quanto esso è pleonastico. Però, se deve essere rinviato l'esame di altri punti, chiedo che sia rimandata anche la discussione di questo emendamento perché possa considerarlo meglio.

CAFIERO. L'onorevole Sottosegretario di Stato ha detto che ritiene questo emendamento superfluo. Io non ho tale impressione. Nella sostanza, secondo l'ultimo capoverso dell'articolo 4, vengono a beneficiare della registrazione a tassa fissa anche i contratti per forniture di prodotti e materiali assunte dai cantieri. Può darsi benissimo infatti, che un proprietario costruisca taluni pezzi della nave in un cantiere, e per altri pezzi o materiali si fornisca da un altro cantiere. Anche in questo caso i contratti fruiscono della registrazione a tassa fissa. Ora, se hanno questo beneficio, non c'è nessuna ragione per sottoporli all'imposta generale sull'entrata, tenendo presente lo spirito della legge. Se essa ha voluto dare il beneficio della registrazione a tassa fissa e della esenzione dall'imposta generale sull'entrata ai contratti di costruzione, per la stessa ragione non può privare del beneficio dell'esenzione dall'imposta sull'entrata, la fornitura di un dato materiale, di un dato macchinario, diretta alla costruzione della nave stessa. Non c'è armonizzazione di benefici fiscali tra la prima parte dell'articolo e l'ultimo capoverso dell'articolo stesso.

Lo stesso si dica per i contratti per forniture di oggetti occorrenti all'arredamento e all'allestimento assunte direttamente dai

proprietari, i quali sono ammessi soltanto alla registrazione col pagamento dell'imposta fissa. Molte volte i proprietari, o perché già hanno i materiali e i macchinari, o perché se ne forniscono direttamente sul mercato, cedono questi materiali e questi macchinari ai cantieri, sempre allo scopo della costruzione della nave. Non c'è nessuna ragione per cui negli altri casi si debba avere il beneficio dell'esenzione dall'imposta generale sull'entrata, mentre in questo caso, unicamente perché è il proprietario il quale si preoccupa di comprare il macchinario o il materiale e già paga una tassa di registro e un'imposta sull'entrata, si debba pagare un'altra imposta sull'entrata per il passaggio dal proprietario al cantiere. A me sembra che anche questa esenzione rientri in quella che è l'intonazione generale della legge.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Distinguo la questione dal punto di vista sostanziale e dal punto di vista formale.

Dal punto di vista sostanziale sono d'accordo con l'onorevole Cafiero che l'ultimo capoverso dell'articolo contiene solo un beneficio parziale.

Se poi vogliamo considerare la questione dal punto di vista formale, ritengo che si debba essere molto precisi. Il Sottosegretario Castelli sa che in materia fiscale più chiari si è, meglio è. L'esperienza ci ha insegnato, anche per la nostra professione, a quali tormenti sottopongono gli uffici del registro quando vi è una registrazione in atto. Essi potrebbero dire: per avere il legislatore taciuto nell'ultimo comma che questi determinati contratti sono esentati dall'imposta generale sull'entrata, essa è dovuta.

Pertanto, anche se l'onorevole Sottosegretario ritiene che l'emendamento sia superfluo, io viceversa affermo che, anche se fosse superfluo, per ragioni di chiarezza, onde evitare discussioni, è bene precisare che quei determinati contratti devono essere esentati dall'imposta generale sull'entrata.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il concetto fondamentale di questa legge, come è stato ricordato anche questa mattina, è che i cantieri operino in una situazione di extraterritorialità. Anche per questo l'articolo 2, in relazione all'articolo 1, stabilisce la esenzione anche dall'imposta generale sull'entrata per tutte le materie prime, prodotti semilavorati, ecc., impiegate nella costruzione delle navi.

Ora, quando è che dovrebbe essere applicata, all'atto della presentazione del contratto di fornitura, l'imposta sull'entrata?

Quando essa è effettivamente dovuta, come nei casi contemplati nel primo comma del presente articolo. Ma siccome è detto a chiare note all'articolo 2 che l'imposta sull'entrata non è dovuta per quanto impiegato nella costruzione sulla nave, ecco che all'atto della registrazione del contratto verrà riscossa solo la tassa di registro nella misura fissa e non anche l'imposta sull'entrata.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Se noi non parlassimo né dell'una né dell'altra esenzione, l'interpretazione data dal Sottosegretario sarebbe logica. Ma se facciamo menzione di un beneficio e non dell'altro, mettiamo i disgraziati contraenti nella dura necessità di fare tanti ricorsi al Ministero delle finanze, per quanti saranno i contratti da registrare.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Noi qui stabiliamo il principio che l'imposta generale sull'entrata non va pagata per tutto quello che ha relazione con le costruzioni previste in questa legge. A un determinato momento, quando ci occupiamo dei contratti di fornitura, la cui registrazione è sempre obbligatoria, come per qualsiasi contratto, diciamo che concediamo il beneficio dell'imposta fissa di registro invece dell'imposta proporzionale, e non parliamo dell'imposta entrata, perché questa è già fuori questione in relazione all'articolo 2. Quindi, non si ripete quello che è già contenuto in una disposizione specifica della legge.

CAFIERO. La situazione qui è differente. Non si tratta del caso previsto dall'articolo 1 e dall'articolo 2. Qui si tratta del caso di un cantiere che non costruisca una nave, ma che faccia delle forniture per la costruzione di una nave in un altro cantiere. Quindi, il caso non rientra nell'articolo 2, dove si contempla l'altra ipotesi del committente che compra dei materiali o dei macchinari e li fornisce al cantiere. Abbiamo perciò un'ipotesi differente da quella dell'articolo 2.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. L'esenzione è oggettiva, sul materiale, non riferita al cantiere.

CAFIERO. Ma lei conosce la interpretazione raffinatissima a cui i direttori delle imposte sottopongono le leggi che noi facciamo! Ora, che cosa ci vieta di essere leggermente più chiari, specialmente se non si tratta, nel concetto stesso del Governo, di una nuova disposizione, ma della chiarificazione di una disposizione esistente.

BREGANZE. Basterebbe includere nelle voci del primo comma i contratti per materiali inerenti alla costruzione. Proporrei cioè

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1954

che il contenuto del secondo comma passasse come ultima voce del primo comma.

PRESIDENTE. Effettivamente, se il contenuto è uguale, si potrebbe modificare nel senso che propone il collega Breganze. Basterebbe aggiungere al primo comma questo capoverso: « alle forniture di prodotti e materiali assunte dai cantieri nonché alle forniture di oggetti occorrenti all'arredamento e all'allestimento assunto direttamente dai proprietari ».

Dopo i chiarimenti del Sottosegretario, non si tratta neppure di prendere in considerazione l'emendamento, ma solo di rendere organico l'articolo, così come ho detto ora. Il secondo comma nella attuale dizione dimostra chiaramente che non si sono voluti escludere questi contratti dall'imposta sull'entrata. Ma siccome il Sottosegretario dice che è intuitivo che l'esenzione dall'imposta entrata è concessa anche alle forniture di prodotti, materie prime, ecc. assunte dai proprietari, con la proposta Breganze, da me concretata, si rende organico l'articolo e si elimina il dubbio.

Se poi il Sottosegretario ritenesse invece che questi contratti debbono beneficiare solo della esenzione dalla tassa di registro graduale e non dalla imposta sull'entrata, allora diventa una questione di merito, che dobbiamo discutere.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. L'esperienza di molti anni mi insegna che l'applicazione di queste disposizioni di carattere fiscale è estremamente sottile e delicata. Ora, se vogliamo fare una legge che sia di facile applicazione e non faccia sorgere complicazioni, non vedo perché non mi si voglia dare il tempo per trovare eventualmente una formula migliore. Può darsi che, esaminata meglio la cosa, io possa anche non essere sfavorevole all'emendamento Cafiero. Ma datemi il tempo di considerarlo attentamente.

PRESIDENTE. Allora rimandiamo alla prossima seduta l'emendamento Cafiero. L'articolo 4 è accantonato.

Rinviamo l'esame anche dell'articolo 5, sul quale ci sono diversi emendamenti.

Passiamo all'articolo 6:

« Fuori dei casi previsti dai successivi articoli 7 e 8, per la riparazione, la modificazione e la trasformazione di navi mercantili per la navigazione marittima e dei relativi macchinari è dovuto un contributo integrativo nella misura di lire 35 per chilogrammo sui materiali metallici impiegati.

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 3,50 per anno.

Tale riduzione sarà effettuata a partire dal 30 giugno 1955 e la misura del contributo così ridotto sarà applicata alle riparazioni, modificazioni e trasformazioni ammesse ai benefici di legge a decorrere dal 1° luglio successivo ».

Su questo articolo ci sono molti emendamenti, tra cui uno dell'onorevole Ducci, inteso ad aggiungere alla fine del primo comma le parole « per quelle navi che non abbiano superato il 25° anno di età ».

Io, come relatore, accetto l'emendamento, perché lo ritengo logico. In sostanza, quando una nave ha avuto 25 anni di vita, mi pare che si debba ritenere inutile sottoporla ad una riparazione e sia preferibile mandarla in demolizione. Questo sodisfa anche il bisogno di lavoro da parte dei cantieri.

CAFIERO. I cantieri lavorano anche per le riparazioni.

PRESIDENTE. La legge ha un doppio scopo: quello di rinnovare e qualificare la marina italiana e quello di dare lavoro ai cantieri.

C'è anche un emendamento al primo comma dell'onorevole Calandrone, per portare il contributo da 35 lire a 45 lire.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo accetta di aumentare il contributo a 40 lire.

CALANDRONE PACIFICO. Ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. È stato fatto osservare dai riparatori che la precedente legge considerava un contributo integrativo non solo per i materiali metallici, ma anche per il legno. Il Governo avrebbe accettato di dare 40 lire per i materiali metallici e 20 lire per i materiali legnosi, accettando anche in questo le richieste dei riparatori.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Quindi, la fine del primo comma dovrebbe essere modificata in questo modo:

« un contributo integrativo nella misura di 40 lire per chilogrammo sui materiali metallici impiegati e di lire 20 per chilogrammo sul legname ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione questa modificazione del primo comma dell'articolo 6, proposta dal Ministro.

(È approvata).

Resta l'emendamento dell'onorevole Ducci, che propone di aggiungere alla fine del

primo comma: « per quelle navi che non abbiano superato il 25° anno di età ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Inoltre, sempre al primo comma, dopo le parole « è dovuto » e prima di « un contributo » occorre aggiungere « ai riparatori ».

Pongo in votazione tale modifica.

(È approvata).

Il primo comma risulta pertanto così modificato:

« Fuori dei casi previsti dai successivi articoli 7 e 8, per la riparazione, la modificazione e la trasformazione di navi mercantili per la navigazione marittima e dei relativi macchinari è dovuto ai riparatori un contributo integrativo nella misura di lire 40 per chilogrammo sui materiali metallici impiegati e di lire 20 per chilogrammo sul legname impiegato, per quelle navi che non abbiano superato il 25° anno di età ».

Lo pongo in votazione nel complesso.

(È approvato).

A proposito del secondo comma, c'è una questione di carattere generale, quella della riduzione di un decimo per ogni anno. Non possiamo votare questo comma, perchè negli emendamenti presentati dall'onorevole Calandrone all'articolo 5 si chiede di modificare i criteri della legge circa la riduzione del decimo per ogni anno. Se accettiamo il principio di una riduzione diversa da quella prevista dal disegno di legge, dobbiamo modificare tutti gli articoli in cui è enunciata questa determinata riduzione.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Qui veramente entra in discussione il concetto informatore della legge. La lunga durata della legge è in funzione della necessità di equilibrare i cantieri italiani. Ho fatto un vago accenno alle spese generali di gestione. Ciò va soprattutto a beneficio delle maestranze, le quali devono avere la possibilità di ritenere stabile la loro occupazione. Quindi dobbiamo dire ai dirigenti dei cantieri una parola di responsabilità e la parola di responsabilità la può dire autorevolmente il legislatore.

In dieci anni i cantieri debbono essere in grado di far fronte alle esigenze costruttive con le proprie risorse. È un criterio che consentirà anche al gruppo I. R. I., se necessario, di allargare il suo raggio produttivo, o, se necessario, sul piano economico, di ridurlo. Perchè, come giustamente si è detto, i denari

che da molte parti vanno all'I. R. I. sono denari dello Stato, sì, ma i denari dello Stato sono denari del contribuente italiano. Dovremmo essere tutti d'accordo.

Perciò il concetto della legge è questo: il contributo è decrescente e per stabilire la decrescenza in proporzione matematica questi dati sono stati oggetto di lunghissimi calcoli da parte di economisti, tecnici e finanzieri.

Pregherei, quindi, l'onorevole Calandrone di non insistere.

CALANDRONE PACIFICO. Io chiedo di rinviare la discussione degli articoli 7, e 8, oltre che del secondo e terzo comma dell'articolo 6.

PRESIDENTE. D'accordo. Passiamo allora all'articolo 9:

« Qualora l'ammontare dei contributi previsti dagli articoli 5, 6, 7, 8 risulti, a lavori ultimati, inferiore ai nove decimi dell'ammontare massimo calcolato in sede di ammissione ai benefici, l'importo definitivamente dovuto è determinato in misura pari alla differenza fra il doppio dell'ammontare accertato ed i nove decimi del massimo calcolato.

Il contributo previsto dagli articoli 7 e 8 non è dovuto quando il peso del complesso o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi, provenienti dall'estero o 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.

Il contributo spetta tuttavia per intero, anche nella ipotesi prevista dal comma precedente quando sia stato impiegato materiale greggio o semilavorato proveniente dall'estero, o nel caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni o di fondi collettori per caldaie, provenienti dall'estero ».

A questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

È stato proposto un articolo 9-bis il cui esame è necessario rinviare.

Passiamo all'articolo 10:

« Il Ministro per il tesoro, con proprio decreto, di concerto con i Ministri per la marina mercantile e per il commercio estero, è autorizzato a concedere la garanzia sussidiaria dello Stato sui mutui che gli Enti e gli Istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale contraessero all'estero per destinare l'ammontare a finanziamenti a favore di armatori nazionali per la costruzione e tra-



sformazione di navi di loro proprietà in cantieri italiani; nonché sulle obbligazioni nominative od al portatore che gli Istituti anzidetti fossero autorizzati, per le stesse finalità, a collocare all'estero, per la durata, al tasso di interesse ed alle condizioni da determinarsi dal Ministero del tesoro.

La garanzia sussidiaria dello Stato può essere altresì concessa sui mutui che gli Enti e gli Istituti di credito navale contraessero sul mercato nazionale ed in moneta nazionale per i finanziamenti da destinarsi alle costruzioni navali.

La garanzia sussidiaria dello Stato da concedersi per la finalità e gli scopi di cui ai precedenti commi non può superare l'importo complessivo i 60 miliardi, oltre gli eventuali oneri inerenti e conseguenti all'ammortamento dei mutui stessi ».

A questo articolo sono stati presentati vari emendamenti.

C'è un emendamento dell'onorevole Jacoponi:

« *Al primo comma, sostituire le parole: a collocare all'estero; con le altre: a collocare in Italia o all'estero.* »

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto. È logico che si debba parlare non solo dell'estero, ma anche dell'Italia.

PRESIDENTE. Evidentemente non è una aggiunta pleonastica, quindi l'emendamento può essere accettato.

Io però proporrei anche di cambiare al primo comma la parola « armatori » in « committenti », perché si diventa armatori dopo aver fatto la nave.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Sono d'accordo.

Alla fine del secondo comma dopo le parole « per i finanziamenti da destinarsi alle costruzioni », propongo di aggiungere « e alle trasformazioni... ».

CALANDRONE PACIFICO. Evidentemente la legge dovrebbe tendere a risolvere la crisi dei cantieri con nuove costruzioni. Per questo abbiamo chiesto di accantonare

gli articoli 7 e 8. Qui si finisce che si dà più per trasformare che per costruire.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Lei che è ligure, si metta d'accordo con gli armatori del porto di Genova. L'emendamento Ducci ha escluso le navi superiori ai 25 anni di età, ma quelle inferiori sono incluse nella legge. Se escludiamo coloro che debbono fare le riparazioni, non ci adeguiamo più allo scopo della legge. C'è una parte dei finanziamenti che va assegnata alle riparazioni e trasformazioni. Una volta approvato l'emendamento Ducci, questa modifica è necessaria.

CAFIERO. Ci sono delle trasformazioni navali le quali importano una spesa di centinaia di milioni. Alle volte, l'importo delle trasformazioni è superiore al valore stesso della nave prima della trasformazione.

PRESIDENTE. Questa legge è fatta per favorire le costruzioni e le trasformazioni. Ci sono dei cantieri che sono specializzati per le trasformazioni, che impiegano parecchie migliaia di operai. Ora, vogliamo mettere queste officine in stato di inferiorità, escludendo dai mutui le trasformazioni?

CALANDRONE PACIFICO. Ritengo che, a questo punto, sarebbe opportuno rinviare la discussione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Rinviemo pure la discussione. Però faccio presente che non possiamo rimandare questa legge da una settimana all'altra. Ognuno di noi deve assumere le proprie responsabilità.

Il seguito della discussione è, dunque, rinviato alla prossima seduta. Se non vi sono osservazioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

**La seduta termina alle 12,30.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO VERDIROSI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI