

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## IX.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 GIUGNO 1954

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI ARMANDO

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e approvazione</i> ):	
Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. ( <i>Urgenza</i> ). (833) . . . . .	97
PRESIDENTE 97, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 121, 122, 126	
CASTELLI EDGARDO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	98, 121
CALANDRONE PACIFICO . . . . .	99, 100, 105, 106, 108, 122
TAMBRONI, <i>Ministro della marina mercantile</i> 99, 100, 101, 103, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 115, 116, 117, 122, 125	
GATTO . . . . .	100, 110
DUCCI . . . . .	101, 102, 103, 107, 108, 124
CAFIERO . . . . .	103, 105, 106, 107, 111, 112, 114, 116, 121, 122, 125
PETRUCCI . . . . .	103, 104
SEMERARO SANTO . . . . .	107, 116
ZAMPONI . . . . .	110, 118
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . .	111, 112, 113, 123
JACOPONI . . . . .	115, 117
SALA . . . . .	116, 125
BORSELLINO . . . . .	122
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	126

## La seduta comincia alle 9.

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

(È approvato).

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

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nell'ultima seduta rinviavamo l'esame di alcuni articoli, e precisamente degli articoli 2, 4, 5, 6 (eccetto il primo comma), 7, 8 e 10.

L'articolo 2 fu accantonato, essendomi io riservato, come relatore, di presentare alcuni emendamenti. Poiché vi ho rinunciato e non vi sono altri emendamenti, pongo in votazione l'articolo 2, nel testo di cui do nuovamente lettura:

« 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 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, arre-

damento, riparazione, modificazione e trasformazione del naviglio ».

(È approvato).

L'articolo 3 è già stato approvato.

L'articolo 4 era stato accantonato, dopo l'approvazione di un emendamento formale al primo comma, da me proposto, avendo richiesto il Sottosegretario di Stato Castelli Edgardo di voler esaminare attentamente un emendamento dell'onorevole Cafiero al secondo comma, inteso a precisare che i contratti per forniture sono esenti dall'imposta sull'entrata

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Come ho già spiegato l'altra volta, è da ritenersi superfluo un chiarimento riguardante l'esenzione dal pagamento dell'imposta sull'entrata dei contratti per forniture, chiarimento necessario invece per quanto riguarda la prima parte dell'articolo, perché inerisce a costruzioni di navi, a riparazioni di scafi, ad arredamenti e prima vendita di navi. Ma nel secondo caso non v'è bisogno di ulteriori chiarimenti, la dizione dell'articolo 2 essendo già molto ampia ed essendo, inoltre, proprio questo il concetto generale della legge. Perciò, anche senza modificare il secondo comma dell'articolo 4, resta ben chiaro che il materiale comunque impiegato nella costruzione, allestimento o arredamento della nave non è soggetto al pagamento dell'imposta generale sull'entrata, ragion per cui si parla solo di registrazione.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Cafiero, s'intende che egli abbia rinunciato al suo emendamento.

Pongo, allora, in votazione l'articolo 4, di cui do di nuovo lettura:

« Sono ammessi a registrazione col pagamento della imposta fissa e beneficiano dell'esenzione dall'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 ».

(È approvato).

L'onorevole Borsellino aveva presentato un articolo aggiuntivo 4-bis. Siccome egli non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Passiamo all'articolo 5. Ne do lettura:

« Per la costruzione, allestimento ed arredamento di navi mercantili a scafo metallico per la navigazione marittima è concesso ai costruttori un contributo integrativo nella misura stabilita dalle tabelle n. 2 e n. 3 e riferito al peso totale della nave, scarica ed asciutta, con esclusione della zavorra fissa, e alla sua velocità. Al costruttore dell'apparato motore spetta una quota del contributo nella misura di lire 11 mila per cavallo-asse della potenza normale del motore.

La velocità da prendere in esame ai fini di detto contributo è quella accertata alle prove nelle condizioni di nave a mezzo carico e con sviluppo della potenza normale dell'apparato motore. Le prove in mare possono essere effettuate anche in condizioni diverse da quelle di cui sopra, nel quale caso si dovranno riportare le condizioni suddette alle formule ed ai riferimenti alle prove alla vasca, secondo le norme che saranno determinate nel regolamento di applicazione della presente legge.

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.

Il contributo è dovuto nell'intera misura prevista dal primo comma, quando siano impiegati materiali greggi o semilavorati, provenienti dall'estero.

I parametri di cui alle allegare tabelle n. 2 e n. 3, in base ai quali è calcolato il contributo integrativo saranno ridotti, a partire dal 30 giugno 1955, degli importi fissi indicati per i corrispondenti tipi di navi negli allegati quadri di riduzione n. 2-bis e n. 3-bis.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

Analoghe riduzioni saranno apportate al 30 giugno di ciascun anno sui parametri, già ridotti, dell'anno precedente e le misure, così risultanti, saranno applicate alle costruzioni ammesse ai benefici di legge, a decorrere dal 1° luglio successivo.

Corrispondentemente, a partire dal 30 giugno 1955, il contributo di lire 11.000 per cavallo-asse spettante al costruttore dell'apparato motore sarà ridotto di una somma pari a lire 1.100 per anno.

La detrazione del 20 per cento del valore dei prodotti finiti, prevista dal 3° comma del presente articolo, sarà ridotta, a partire dal 30 giugno 1955, e per ciascun anno, del 2 per cento del valore stesso ».

L'onorevole Calandrone Pacifico ha presentato i seguenti emendamenti:

« *Al primo comma, dopo le parole:* è concesso ai costruttori un contributo integrativo nella misura stabilita dalle tabelle n. 2 e n. 3, *aggiungere:* maggiorate del 25 per cento, *e sostituire le parole:* lire 11.000, *con le altre:* lire 13.750 ».

« *Sostituire il quinto comma con il seguente:*

« I parametri di cui alle allegate tabelle n. 2 e n. 3 maggiorate del 25 per cento, in base ai quali è calcolato il contributo integrativo, saranno ridotti, a partire dal 30 giugno 1955, degli importi fissi indicati per i corrispondenti tipi di navi negli allegati quadri di riduzione n. 2-bis e n. 3-bis opportunamente modificati in modo da riordinare il ritmo di diminuzione annuale onde consentire al 30 giugno 1955 una diminuzione del 5 per cento, al 30 giugno 1956 del 15 per cento, al 30 giugno 1957 del 20 per cento e al 30 giugno 1958-59-60 rispettivamente del 20 per cento rispetto all'anno precedente ».

« *Al settimo comma sostituire le parole:* lire 11.000, *con le altre:* lire 13.750.

Prego l'onorevole Calandrone di illustrare i suoi emendamenti.

CALANDRONE PACIFICO. Ho già avuto occasione di dire, in sede di discussione generale, quali siano stati i concetti che ci hanno ispirati a presentare questi emendamenti ed altri aventi lo stesso scopo. Noi abbiamo la convinzione che il disegno di legge, così come esso è stato formulato, sia insufficiente ad assicurare stabilmente lavoro ai nostri cantieri; che sia insufficiente ad affrontare e risolvere il problema del miglioramento qualitativo della mano d'opera. E ciò principalmente a causa dell'insufficienza del contributo dello Stato.

La ragione di questa nostra convinzione è da ricercarsi nella diversità dei costi di produzione fra i nostri cantieri e quelli esteri, diversità che lo stesso relatore al bilancio della marina mercantile ha indicato in una quota che sta fra il 30 e il 40 per cento...

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Non è esatto.

CALANDRONE PACIFICO. Io mi riferivo alla relazione: e il relatore ha dichiarato che esiste una differenza che si aggira intorno ad un terzo del costo complessivo.

Comunque, il complesso di tutti i contributi di questa legge è inferiore a quello delle leggi precedenti.

Ora, c'è da considerare la situazione drammatica dei nostri cantieri; c'è da considerare che non è stato favorito l'afflusso di commesse estere che potessero sollevare le condizioni dei nostri cantieri. Nonostante quanto ci ha detto il Ministro, circa la capacità di questa misura di contributo ad acquisire lavoro, a noi risulta che nelle previsioni non ci sono che 80-90 mila tonnellate. E per il futuro? Nulla!

Noi abbiamo la sensazione che la misura di questi contributi non sia sufficiente ad apportare una diminuzione dei costi e quindi a risolvere il problema generale.

Il prezzo dell'acciaio e del ferro non ha affatto conseguito quella diminuzione che si attendeva, e che ancora si attende, tanto che il Governo ha fatto ricorso all'Alta Autorità della C. E. C. A. per la mancata applicazione dei prezzi di listino.

Perciò, il Governo, se veramente vuole raggiungere il dichiarato scopo di questa legge, deve intervenire con una diversa misura di contributo: e tutto il complesso degli emendamenti da noi presentati risponde appunto alla necessità di colmare le lacune esistenti nella struttura attuale della legge.

PRESIDENTE. Dalle indagini che ho potuto fare risulta che i settori cantieristici sono inclini a chiedere più del necessario; però, questa volta, essi stessi riconoscono che questi contributi sono già sufficienti.

Vi riferisco, in proposito, la voce di un rappresentante del settore, quella dell'ingegner Lojaccono, Presidente della Finmeccanica, giuntami ieri attraverso una sua lettera. Egli si esprime in termini sodisfacenti nei riguardi del disegno di legge ed afferma che esso risponde, in massima, a quanto è stato chiesto dall'industria cantieristica.

Bisogna tener presente che questa legge non è nata dall'oggi al domani: essa è venuta fuori attraverso uno studio notevole fatto

da una Commissione presieduta dall'onorevole Tambroni, allora Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, Commissione che ha esaminato e discusso l'argomento con molta profondità. I contributi non sono, perciò, cervellotici. Comunque, se la legge dovesse rivelarsi inoperante, noi saremo sempre in tempo a correggerla.

GATTO. Mi corre l'obbligo di dare qualche chiarimento.

Sotto l'aspetto dell'armamento nazionale, non v'è dubbio che la legge raggiunge il suo scopo. E lo raggiunge perché, se anche vi fosse una piccola differenza fra il costo della produzione estera e quella nazionale, gli armatori italiani avrebbero sempre il notevole vantaggio rappresentato dalla possibilità del finanziamento. La questione, se mai, potrebbe sorgere per l'armamento estero.

I dati da me riportati nella relazione al bilancio della marina mercantile sono dell'Istituto di armatoria navale; secondo questi dati, il divario fra i prezzi internazionali e quelli nazionali, dopo l'attuazione della presente legge, non sarebbe eccessivo, perché si aggirerebbe attorno al due per cento. C'è, però, da tener conto di taluni miglioramenti che sono stati ulteriormente apportati e che vanno dalle 5 lire al chilogrammo per i riparatori alla notevole estensione della legge stessa, la quale ora concede a tutti il finanziamento: ed è stato, in tal modo, superato quello che costituiva uno dei maggiori ostacoli. Ora, secondo i calcoli che sono stati fatti, vi è un margine minimo fra i prezzi internazionali e quelli nazionali. Del resto, basta che ci sia — come è prevedibile — una piccola riduzione del prezzo dell'acciaio che automaticamente si raggiungerà il prezzo internazionale. Una volta arrivati al prezzo internazionale, giocherebbe la qualità delle navi.

È sperabile che si arrivi al prezzo internazionale; comunque, c'è sempre tempo di modificare questa legge, magari per darle efficacia anche nei confronti dell'armamento internazionale.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Desidererei che l'onorevole Calandrone Pacifico mi desse atto che le dichiarazioni da me fatte nell'ultima seduta sono state molto esplicite.

Non è esatto affermare che i benefici di questa legge siano inferiori a quelli apportati dalla legge n. 75. E ciò per due considerazioni.

Anzitutto, cifre alla mano, ho dimostrato che con questa legge si arriva al 28-29 per cento; la legge Saragat ha avuto una media di contributi fra il 27-30 per cento: le oscilla-

zioni erano in funzione della qualità della nave; questa legge fa una netta distinzione di categoria e di tipo di nave.

In secondo luogo, la legge Saragat era una legge di breve durata, che aveva una sola applicazione. L'attuale è una legge organica, che ha una durata di dieci anni; essa potrà portare veramente alla riqualificazione e alla ricostruzione qualitativa della flotta italiana.

Tutte le possibilità che oggi, attraverso gli emendamenti, vengono prospettate, sono state tenute presenti nel lungo cammino percorso da questa legge.

Per tutte queste considerazioni, e per un'ultima ancora, io pregherei l'onorevole Calandrone di ritirare i suoi emendamenti.

Io non condivido, infatti, la preoccupazione dell'onorevole Gatto, che questa legge, cioè, possa valere per l'armamento nazionale ma non per quello estero. Mentre l'armamento nazionale si troverà, sia pure parzialmente, nella difficoltà di reperire il finanziamento, i committenti esteri avranno anche la facilitazione di pagare in valuta pregiata.

Comunque, poiché è sempre lo Stato che dovrebbe intervenire, o mediante le maggiorazioni chieste dall'onorevole Calandrone o attraverso una reintegrazione di bilancio, io pregherei di non insistere, prendendo atto della mia assicurazione che i cantieri, con i benefici di questa legge, sono in condizione di costruire a prezzi internazionali.

CALANDRONE PACIFICO. Per le ragioni che ho già esposte, mantengo gli emendamenti.

PRESIDENTE. In questo caso, siccome verrebbe ad essere modificata la parte finanziaria della legge, sarò costretto a inviare gli emendamenti alla Commissione finanze e tesoro.

CALANDRONE PACIFICO. Io non intendo che si arrivi a questo, e ritiro gli emendamenti proprio per non intralciare il corso dei lavori: questo sia ben chiaro. In ogni modo, noi non intendiamo e non possiamo condividere la responsabilità di questa parte della legge, e perciò ci riserviamo, in sede di dichiarazione di voto, di esprimere ancora la nostra preoccupazione. A noi non sembra che la legge, così formulata, possa raggiungere il suo scopo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Io sono di parere nettamente contrario, altrimenti non mi assumerei una responsabilità del genere. Se avessi anche il minimo dubbio sull'efficacia della legge, sarebbe questa la volta buona per sgravarmi da ogni responsabilità.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

PRESIDENTE. Pongo, allora, in votazione i primi due commi dell'articolo 5.

« Per la costruzione, allestimento ed arredamento di navi mercantili a scafo metallico per la navigazione marittima è concesso ai costruttori un contributo integrativo nella misura stabilita dalle tabelle n. 2 e n. 3 e riferito al peso totale della nave, scarica ed asciutta, con esclusione della zavorra fissa, e alla sua velocità. Al costruttore dell'apparato motore spetta una quota del contributo nella misura di lire 11 mila per cavallo-asse della potenza normale del motore.

La velocità da prendere in esame ai fini di detto contributo è quella accertata alle prove nelle condizioni di nave a mezzo carico e con sviluppo della potenza normale dell'apparato motore. Le prove in mare possono essere effettuate anche in condizioni diverse da quelle di cui sopra, nel qual caso si dovranno riportare le condizioni suddette alle formule ed ai riferimenti alle prove alla Vasca, secondo le norme che saranno determinate nel regolamento di applicazione della presente legge ».

(Sono approvati).

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Il terzo comma avrebbe bisogno di una chiarificazione, puramente formale. Difatti, l'ultima parte del comma parla genericamente di una riduzione di contributo del venti per cento del loro valore « per tutti gli altri prodotti finiti », il che potrebbe far sorgere equivoci in sede di interpretazione. Proporrò, perciò, di aggiungere alla fine del terzo comma le parole: « comprese le parti dell'apparato motore, quando esse non superino il 40 per cento del peso totale di cui sopra ».

L'equivoco può sorgere per il fatto che nella prima parte del comma questa precisazione esiste.

PRESIDENTE. Va bene. Pongo, intanto, in votazione il terzo comma, con l'emendamento aggiuntivo proposto dal Ministro.

« 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, comprese le parti dell'apparato motore quando esse non superino il 40 per cento del peso totale di cui sopra ».

(È approvato).

Pongo in votazione la restante parte dell'articolo 5.

« Il contributo è dovuto nell'intera misura prevista dal primo comma, quando siano impiegati materiali greggi o semilavorati, provenienti dall'estero.

I parametri di cui alle allegate tabelle n. 2 e n. 3, in base ai quali è calcolato il contributo integrativo, saranno ridotti, a partire dal 30 giugno 1955, degli importi fissi indicati per i corrispondenti tipi di navi negli allegati quadri di riduzione n. 2-bis e n. 3-bis.

Analoghe riduzioni saranno apportate al 30 giugno di ciascun anno sui parametri, già ridotti, dell'anno precedente e le misure, così risultanti, saranno applicate alle costruzioni ammesse ai benefici di legge, a decorrere dal 1° luglio successivo.

Corrispondentemente, a partire dal 30 giugno 1955, il contributo di lire 11.000 per cavallo-asse spettante al costruttore dell'apparato motore sarà ridotto di una somma pari a lire 1.400 per anno.

La detrazione del 20 per cento del valore dei prodotti finiti, prevista dal 3° comma del presente articolo, sarà ridotta, a partire dal 30 giugno 1955, e per ciascun anno, del 2 per cento del valore stesso ».

(È approvato)

Vi è, ora, il seguente comma aggiuntivo, proposto dall'onorevole Ducci:

« Tutte le agevolazioni doganali e fiscali ed i contributi previsti dalla presente legge, saranno applicati qualunque sia il numero ed il tonnellaggio delle commesse richiedenti l'ammissione alla legge stessa ».

Prego l'onorevole Ducci di illustrare il suo emendamento.

DUCCI. Ritengo che l'emendamento sia mal formulato e che vada collocato in altro articolo.

Siccome l'onorevole Ministro ha detto che non avrebbe nulla in contrario ad accettare la sostanza dell'emendamento, vorrei pregarlo di correggerne la formulazione e di indicare l'articolo dove collocarlo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. L'emendamento dell'onorevole Ducci trova la sua ragion d'essere nella mia ripetuta affermazione che la legge non ha limiti

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

di finanziamento o di tonnellaggio. L'onorevole Ducci vorrebbe che ciò fosse detto esplicitamente. Penso che l'emendamento possa essere collocato all'articolo 24.

DUCCI. D'accordo.

PRESIDENTE. Sono anch'io d'accordo sul collocamento dell'emendamento.

L'articolo 5 risulta ora del seguente tenore:

« Per la costruzione, allestimento ed arredamento di navi mercantili a scafo metallico per la navigazione marittima è concesso ai costruttori un contributo integrativo nella misura stabilita dalle tabelle n. 2 e n. 3 e riferito al peso totale della nave, scarica ed asciutta, con esclusione della zavorra fissa, e alla sua velocità. Al costruttore dell'apparato motore spetta una quota del contributo nella misura di lire 11 mila per cavallo-asse della potenza normale del motore.

La velocità da prendere in esame ai fini di detto contributo è quella accertata alle prove nelle condizioni di nave a mezzo carico e con sviluppo della potenza normale dell'apparato motore. Le prove in mare possono essere effettuate anche in condizioni diverse da quelle di cui sopra, nel qual caso si dovranno riportare le condizioni suddette alle formule ed ai riferimenti alle prove alla vasca, secondo le norme che saranno determinate nel regolamento di applicazione della presente legge.

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, comprese le parti dell'apparato motore quando esse non superino il 40 per cento del peso totale di cui sopra.

Il contributo è dovuto nell'intera misura prevista dal primo comma, quando siano impiegati materiali greggi o semilavorati, provenienti dall'estero.

I parametri di cui alle allegate tabelle n. 2 e n. 3, in base ai quali è calcolato il contributo integrativo saranno ridotti, a partire dal 30 giugno 1955, degli importi fissi indicati per i corrispondenti tipi di navi negli allegati quadri di riduzione n. 2-bis e n. 3-bis.

Analoghe riduzioni saranno apportate al 30 giugno di ciascun anno sui parametri, già

ridotti, dell'anno precedente e le misure, così risultanti, saranno applicate alle costruzioni ammesse ai benefici di legge, a decorrere dal 1° luglio successivo.

Corrispondentemente, a partire dal 30 giugno 1955, il contributo di lire 11.000 per cavallo-asse spettante al costruttore dell'apparato motore sarà ridotto di una somma pari a lire 1.100 per anno.

La detrazione del 20 per cento del valore dei prodotti finiti, prevista dal 3° comma del presente articolo, sarà ridotta, a partire dal 30 giugno 1955, e per ciascun anno, del 2 per cento del valore stesso.

Lo pongo in votazione nel suo complesso.  
(È approvato).

L'onorevole Borsellino aveva presentato un articolo aggiuntivo, a favore delle cooperative dei pescatori. Non essendo egli presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Passiamo ora all'articolo 6, di cui è già stato approvato, con modificazioni, il primo comma. Per maggior chiarezza, rileggo il primo comma nel testo approvato.

« 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 sulle legname impiegato, per quelle navi che non abbiano superato il 25° anno di età ».

Do ora lettura dei due successivi commi dell'art. 6:

« 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 ridotta sarà applicata alle riparazioni, modificazioni e trasformazioni ammesse ai benefici di legge a decorrere dal 1° luglio successivo ».

L'onorevole Ministro propone di sostituire, nel secondo comma, le parole « lire 3,50 per anno » con le parole « lire 4 per anno per i materiali metallici e lire 2 per anno per il legname ».

Pongo in votazione il secondo comma con l'emendamento proposto dal Ministro.

(È approvato).

Pongo in votazione il terzo comma.

(È approvato).

Benché il primo comma dell'articolo 6 sia stato già approvato con l'emendamento proposto dall'onorevole Ducci, relativo al limite di età delle navi, debbo informare la Commissione che al Ministro è pervenuto un telegramma dei riparatori navali in cui costoro esprimono preoccupazione per la clausola di cui al predetto emendamento.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Non condivido la preoccupazione dei riparatori, secondo cui gli armatori, non potendo riparare nei nostri cantieri le navi che abbiano più di 25 anni, andrebbero a fare le riparazioni all'estero. Io potrei rispondere che chi vuole può benissimo andare all'estero: ma lì non troverà i benefici di cui alla presente legge.

L'emendamento, a mio modo di vedere, deve rimanere, perché in definitiva esso ribadisce il principio cui questa legge è diretta, vale a dire il rinnovamento qualitativo della flotta. Tuttavia, io proporrei la non applicabilità della norma nei confronti di coloro i quali effettueranno riparazioni nei primi tre anni di validità della legge, in modo da incrementare il lavoro dei cantieri.

CAFIERO. Sono d'accordo con l'onorevole Ministro nel senso che noi dobbiamo tendere ad eliminare il vecchio naviglio per incrementare la costruzione del nuovo.

Riservandomi di contestare, in sede di discussione di bilancio, parecchie inesattezze riferite dal Ministro la volta scorsa, debbo ora dire che l'ultima proposta del Ministro contrasta con i fini della legge stessa. Difatti, se noi ora concediamo tre anni per la riparazione del naviglio con età superiore ai 25 anni, noi daremo la possibilità di riparare quel naviglio, che vogliamo eliminare, proprio a spese dello Stato. E ciò, in questi tre anni, che, a mio modo di vedere, sono gli anni di maggior crisi marittima. Vorrei, perciò, pregare la Commissione di lasciare l'emendamento Ducci così come è stato da noi già approvato.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Faccio presente che, eventualmente, la norma sarebbe limitata alle navi che, pur avendo superato il venticinquesimo anno, non abbiano superato il trentacinquesimo.

DUCCI. Io mi permetto di insistere sul mantenimento del testo emendato su mia proposta. La mia insistenza è giustificata dalla preoccupazione che in questi tre anni, molto probabilmente, tutti correrebbero a far eseguire riparazioni su quelle vecchie navi che, come giustamente faceva rilevare l'onorevole Cafiero, noi dobbiamo tendere ad eliminare.

Questo, naturalmente, per quanto riguarda la nostra flotta. È evidente che gli stranieri sono liberissimi di riparare anche navi che abbiano 50 anni.

PETRUCCI. Ho una certa perplessità su questa distinzione delle navi fatta in base alla loro età. Come in tutti i casi, possono benissimo esservi navi di oltre 25 anni che siano ancora efficienti, e sarebbe un peccato non poterle più utilizzare. Rammentiamoci che una nave non è cosa da poco! Prego la Commissione di riflettere sulla proposta del Ministro.

CAFIERO. Da parte di parecchi parlamentari ho sentito parlare della necessità di proporre, come già è stato fatto in altri tempi, un progetto di legge per la concessione di un premio in danaro a favore del vecchio naviglio che va alla demolizione. Io sono contrario a ciò, perché l'armamento deve esercitare la propria industria prescindendo dall'aiuto dello Stato.

Però, la situazione, per quel che riguarda le demolizioni, è veramente grave, in conseguenza della riduzione dei prezzi del rottame. Oggi, il rottame di ferro si vende a 25 lire al chilo: detratte 12-15 lire per le operazioni di demolizione, restano dieci lire, o poco più. Il che vuol dire che un armatore ricava circa dieci lire al chilo dalla demolizione di una vecchia nave; il che vuol dire ancora che da una nave di novemila tonnellate un armatore ricava 20-25 milioni.

Allora, se dobbiamo imprimere un carattere di politica economica a questa legge, è necessario che i nostri sforzi siano diretti ad agevolare la demolizione del vecchio naviglio. E un periodo di tre anni concesso in franchigia rispetto all'età della nave significa ritardare fortemente quest'azione.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Io mi preoccupo soprattutto del medio e piccolo armamento, costituito da molte navi fra i 25 e i 30 anni. La gravissima crisi che ha colpito il medio ed il piccolo armamento, dal 1947 in poi, a causa dei noli, non offre loro possibilità di provvedere alle costruzioni di navi nuove. Se riducessimo a 30 anni, anziché a 35, il limite per la proroga?

DUCCI. Malgrado tutto, debbo insistere sul mantenimento integrale del mio emendamento.

All'onorevole Petrucci faccio rilevare che questa legge, come in genere tutte quelle riguardanti ricostruzione di naviglio, è stata redatta sulla falsariga della legge Defer, francese, ritenuta una delle migliori in materia. Anche la legge Defer prevede un limite di 25 anni di età per il naviglio che può godere dei benefici della legge.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

Se noi concediamo tre anni di proroga, o anche soltanto due, accade che, a causa dei noli bassissimi che non offrono convenienza alcuna a navigare, tutti cercherebbero di speculare con questa legge per rimettere in sesto navi che ad altro non servono che a mantenere bassissima la qualità della nostra marina mercantile.

PETRUCCI. Non condivido le osservazioni dell'onorevole Ducci, e pertanto propongo che questa questione sia, per il momento, lasciata in sospeso.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni può rimanere stabilito che l'esame dell'articolo 6 è sospeso, per il momento. Debbo altresì ricordare che un testo già approvato non può essere variato se non in sede di coordinamento e per motivi di forma e non di sostanza.

*(Così rimane stabilito).*

Passiamo all'articolo 7. Ne dò lettura.

« Per l'installazione in Italia, su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio, di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale, è corrisposto ai costruttori degli apparati un contributo nella misura di lire 11.000 per cavallo-asse della potenza normale.

Qualora nella costruzione di un apparato motore completo siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo computato ai sensi del precedente comma è apportata una riduzione proporzionale al peso dei complessi o parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, rispetto al peso totale dell'apparato motore. È fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero, riguardo ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 1.100 per anno.

Tale riduzione sarà effettuata a partire dal 30 giugno 1955 e la misura del contributo così ridotto sarà applicata per le installazioni di nuovi apparati motori ammesse ai benefici a decorrere dal 1° luglio successivo ».

Con la dichiarazione fatta poc'anzi dall'onorevole Calandrone in merito ai suoi emendamenti all'articolo 5, dichiarazione evidentemente valevole anche per i successivi emendamenti, a quelli collegati, s'intende che siano

stati ritirati anche gli emendamenti proposti per quest'articolo; pertanto, non essendovi osservazioni, pongo in votazione l'articolo 7.

*(È approvato).*

Passiamo all'articolo 8. In conseguenza delle precedenti votazioni, anche in quest'articolo la cifra riferentesi al contributo per ogni chilogrammo di materiali impiegati e messi in opera, va cambiata da lire 35 in lire 40; così dicasi per la riduzione del contributo di cui al comma terzo dell'articolo, la cui cifra, da lire 3,50, è portata a lire 4. Con queste modifiche l'articolo recita:

Per la installazione su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), comprese le relative tubolature, o di nuovi macchinari o di nuovi apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di costruzione nazionale, è corrisposto ai costruttori un contributo nella misura di lire 40 a chilogrammo di materiali impiegati e messi in opera.

Qualora nella costruzione dei singoli complessi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), ovvero di macchine o apparecchi di bordo, siano impiegate parti staccate provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo spettante per i singoli complessi, o macchinari, o apparecchi ausiliari, è apportata una riduzione proporzionale al peso di questi ultimi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 4 per anno.

Tale riduzione sarà effettuata a partire dal 30 giugno 1955 e la misura del contributo così ridotto sarà applicata per le installazioni di nuovi singoli complessi costitutivi di apparato motore ammesse ai benefici a decorrere dal 1° luglio successivo.

Lo pongo in votazione.

*(È approvato)*

L'articolo 9 è stato già approvato. Vi è ora un articolo aggiuntivo proposto dagli onorevoli Jacoponi, Calandrone, Maglietta, Sceraro Santo, Maniera, Graziadei e Gerrieri. Ne do lettura:

« Allo scopo di soddisfare le necessità del traffico marittimo di linea, preminentemente

servito dalle società facenti capo al gruppo F. I. N. M. A. R. E., è annualmente riservato a queste ultime il diritto di avviare — nel termine di cui all'articolo 16 — lavori ammessi alle provvidenze di cui al presente titolo, fino a concorrenza di un quarto delle somme stanziato dallo Stato.

Nell'ammissione al contributo saranno tenute in considerazione le particolari esigenze dei natanti da cabotaggio e da pesca».

Prego l'onorevole Calandrone di illustrarlo.

CALANDRONE PACIFICO. La situazione dei servizi di linea è particolarmente preoccupante: da 80 linee del 1938, oggi siamo scesi a 47. È evidente che il problema della qualità, che si pone per tutto il nostro armamento, si pone particolarmente per quello riguardante i servizi di linea. E allora, nel quadro dei programmi di ricostruzione dell'armamento in generale, questa esigenza deve essere tenuta presente e perciò si chiede l'assegnazione alla F. I. N. M. A. R. E. di un quarto delle somme, per il rinnovamento di questa attività.

CAFIERO. Premesso che non ho alcuna prevenzione nei riguardi della F. I. N. M. A. R. E., debbo far osservare che la F. I. N. M. A. R. E., con le sue quattro società, può concorrere, con tutti gli altri armatori, ai benefici di questa legge, che, come ha dichiarato il Ministro, non ha limitazioni.

PRESIDENTE. Ritengo che quest'articolo aggiuntivo dovrebbe, se approvato, essere inserito nella parte riguardante le disposizioni generali. Questa legge ha abolito i criteri di ripartizione e di destinazione dei contributi, lasciando aperte le porte a tutte le domande: e le dichiarazioni del Ministro sono state molto esplicite in proposito. In considerazione di ciò, allora, se la legge ha questa struttura, l'emendamento non ha ragione di essere; se invece dovessimo approvare il criterio di disciplinare la distribuzione dei contributi, allora l'emendamento, come ho detto, dovrebbe essere inserito in altra parte della legge.

CALANDRONE PACIFICO. Concordo con le osservazioni del Presidente, però debbo ricordare che il Ministro ebbe a dichiarare al Senato, a proposito della F. I. N. M. A. R. E., che si sarebbe provveduto con legge particolare alla ricostruzione delle navi in servizio di linea.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Mi pare che il Presidente abbia chiarito un elemento di sostanza, che io ribadisco. Con la legge Saragat, un emendamento del

genere avrebbe potuto avere la sua ragion d'essere, perché quella legge prevedeva un determinato stanziamento per i suoi tre anni di validità; ma questa legge non ha limitazioni, e pertanto la F. I. N. M. A. R. E. può ricostruire tutto il naviglio che vuole e il Ministero della marina mercantile non opporrà eccezioni alle domande di ammissione al contributo.

Faccio notare che la convenzione fra le quattro grandi compagnie di preminente interesse nazionale scade il 31 dicembre 1956: io non ho difficoltà a dichiarare alla Commissione che il rinnovo delle concessioni è già avviato e penso che, se non interverranno difficoltà, noi stipuleremo le nuove convenzioni entro il primo semestre del 1955. Stabilite le nuove convenzioni, la F. I. N. M. A. R. E. avrà certamente il suo programma di ricostruzione da attuare, dovrà mantenere ed ampliare le linee, rettificarne altre: in ogni caso, essa sarà ammessa comunque ai benefici della legge.

PRESIDENTE. Allora ritengo che si possa accantonare l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Calandrone.

CALANDRONE PACIFICO. Va bene.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo 10, di cui iniziamo l'esame nella precedente seduta. Ne dò nuovamente lettura:

« 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 trasformazione di navi di loro proprietà in cantieri italiani; nonché sulle obbligazioni nominali 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 di 60 miliardi, oltre gli eventuali oneri inerenti e conseguenti all'ammortamento dei mutui stessi ».

Come relatore, proposi di sostituire, al primo comma, la parola « armatori » con l'altra « committenti ».

L'onorevole Jacoponi, sempre al primo comma, propose di sostituire le parole « collocare all'estero » con le altre « collocare in Italia o all'estero ».

Questo emendamento fu accettato dal Ministro e da me.

Il Ministro infine propose, al secondo comma, di aggiungere dopo le parole « alle costruzioni » le altre « e trasformazioni ».

Al terzo comma c'è un emendamento degli onorevoli Calandrone e Zamponi, inteso a sostituire la cifra di 60 miliardi con l'altra di 100 miliardi.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. La Commissione industria della Camera ha dato parere favorevole suggerendo la soppressione della parola « sussidiaria » contenuta nel secondo e nel terzo comma, per quanto attiene alla garanzia dello Stato. Io ritengo che la soppressione non sia opportuna, tanto che anche la precedente legge Saragat parlava di « garanzia sussidiaria ».

PRESIDENTE. Il Tesoro non accetterebbe la soppressione.

Se non vi sono osservazioni, pongo in votazione il primo e il secondo comma, modificati secondo gli emendamenti ora letti.

(Sono approvati).

Rimane l'emendamento Calandrone e Zamponi al terzo comma.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Il testo del comma parla di un importo complessivo di 60 miliardi, oltre gli eventuali oneri inerenti e conseguenti all'ammortamento dei mutui stessi. Il che significa che si supererà di molto la cifra di 100 miliardi: si arriverà a 120-140 miliardi.

Prego, perciò i presentatori di non insistervi.

CAFIERO. Il Ministro ha chiarito che ai 60 miliardi vanno sommati gli altri oneri inerenti, e soprattutto gli interessi. Allora, se questo è il significato della disposizione, la dizione è imprecisa e si presta ad equivoci: difatti, gli interessi non sono eventuali, ma sono effettivi. Si dovrebbe sopprimere il concetto dell'eventualità, perchè non v'è dubbio che, in una corretta interpretazione di questa disposizione, fra gli « eventuali » non possono essere considerati gli interessi: è evidente che nessuno dà danaro senza interessi. Solo togliendo la parola « eventuali » si può tradurre esattamente il pensiero espresso dal Ministro.

PRESIDENTE. Mi pare che l'osservazione dell'onorevole Cafiero sia giusta e che si possa accogliere il suo emendamento.

L'onorevole Calandrone insiste nel suo emendamento, dopo il chiarimento del Ministro ?

CALANDRONE PACIFICO. Se noi abbiamo chiesto di portare la cifra da 60 a 100 miliardi, è evidente che abbiamo già considerato anche gli altri oneri da aggiungere a quella somma.

Ad ogni modo, ritiro l'emendamento, sempre riferendomi alle dichiarazioni già fatte per gli altri emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo, allora, in votazione il terzo comma dell'articolo 10, con la soppressione della parola « eventuali ».

(È approvato).

L'articolo 10 risulta così formulato:

« 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 destinarne l'ammontare a finanziamenti a favore di committenti nazionali per la costruzione e trasformazione di navi di loro proprietà in cantieri italiani; nonchè sulle obbligazioni nominative od al portatore che gli Istituti anzidetti fossero autorizzati, per le stesse finalità, a collocare in Italia o all'estero, per la durata, al tasso di interesse ed alle condizioni da determinarsi dal Ministro 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 e trasformazioni 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 di 60 miliardi, oltre gli oneri inerenti e conseguenti all'ammortamento dei mutui stessi. »

Lo pongo in votazione nel suo complesso.  
(È approvato).

Passiamo all'articolo 11. Ne dò lettura:

« I finanziamenti, sia in valuta estera, sia in valuta nazionale a favore dei committenti di cui al precedente articolo, hanno durata non eccedente i 15 anni e non possono essere accordati senza preventivo parere favorevole del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto

legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni. Detto Comitato è all'uopo integrato con due membri effettivi designati dal Ministro per la marina mercantile.

L'importo dei finanziamenti non può superare in nessun caso il 50 per cento del prezzo complessivo della nave in costruzione o del prezzo dell'apparato motore da installare a bordo in caso di trasformazione, in relazione agli ammontari determinati dal Ministero della marina mercantile.

Le navi ammesse al finanziamento non possono essere alienate a stranieri, salvo che il finanziamento non sia stato estinto ».

A quest'articolo sono stati presentati vari emendamenti. L'onorevole Cafiero propone la soppressione della seconda parte del primo comma, da « e non possono essere accordati » fino alla fine.

CAFIERO. Se noi creiamo un Comitato integrato anche da elementi della marina mercantile, accade che, prima che questo Comitato si decida in ordine ad un finanziamento, passeranno dei mesi ed avremo un ritardo nella costruzione delle navi. È l'esperienza che ce lo dice. Per esempio, la legge Cappa è venuta quando il periodo buono per il traffico delle petroliere era già finito ed eravamo su una linea nettamente discendente, tanto che ci sono oggi armatori che hanno costruito navi in base alla legge Cappa e queste navi oggi non trovano impiego; e così potrebbero essere citati altri esempi.

Perciò, io vorrei che da questa legge fosse soppresso tutto il superfluo, specialmente quello che può ritardare l'applicazione dei benefici.

PRESIDENTE. Personalmente non sono d'accordo, perché la funzione di questo Comitato è collegata alla parte di ordine tecnico riservata al Ministero della marina mercantile. Quando si chiede un finanziamento, è necessario che il Ministero della marina mercantile abbia esaminato, sotto il profilo tecnico, l'opportunità di quella costruzione nell'interesse della marina mercantile e se nei suoi confronti sia possibile l'applicazione della presente legge. È una indagine di carattere tecnico-amministrativo sulla cui necessità ed opportunità non dovrebbero esservi dubbi.

Mi corre l'obbligo di chiarire che fino a oggi il Comitato presso la marina mercantile è stato sempre il più sollecito nel dare il parere sulle domande che gli sono pervenute. Se un arresto c'è stato, questo si deve imputare se mai al funzionamento dell'istituto finanzia-

tore. Non è proprio il Comitato un motivo di preoccupazione, almeno per me. Perciò, pregherei l'onorevole Cafiero di ritirare il suo emendamento.

CAFIERO. A me sembra che le osservazioni del Presidente non siano in armonia con lo spirito della legge, che lascia all'iniziativa dei singoli la responsabilità della costruzione delle navi. Ma se il finanziamento per queste costruzioni dev'essere associato ad un parere tecnico-amministrativo e a questo subordinato, ecco che nascono le difficoltà! A mio modo di vedere, in ordine alla scelta del tipo di nave da costruire, bisogna lasciare la più ampia libertà e responsabilità ai committenti: mi pare che questo sia uno dei benefici della legge!

SEMERARO SANTO. Non sono d'accordo.

DUCCI. Per quanto siano lodevoli i principi cui s'informa l'emendamento proposto dall'onorevole Cafiero, noi riteniamo che non si possa far a meno di un controllo, che comunque viene esercitato in forma cautelativa.

Per questa ragione noi voteremo contro l'emendamento.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Nella stesura del disegno di legge, mi sono preoccupato della rapidità dell'applicazione: è quindi evidente che ho cercato di evitare ogni intralcio. La raccomandazione dell'onorevole Cafiero potrebbe, senza dubbio, essere accettata dal Ministero, ma qui si tratta di un Comitato tecnico, il cui parere non vincola certamente le decisioni del Ministro.

CAFIERO. Io vorrei sapere se il contributo debba intendersi come una concessione o come un diritto per chi intenda costruire.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Il Comitato tecnico da il suo parere sui requisiti tecnici della costruzione: la legge numero 75, invece, prevedeva il Comitato tecnico soprattutto per gli stanziamenti, i quali erano molto limitati. È chiaro che, per questa legge che non ha limiti di stanziamento, il Comitato non sarebbe utile se dovesse svolgere le funzioni che gli furono attribuite dalla precedente legge numero 75; ma io ho già spiegato che non è questo il compito del Comitato.

Comunque, io mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo, intanto, in votazione il primo comma fino alle parole « 15 anni », cioè la parte sulla quale non vi sono emendamenti.

(È approvata).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

Pongo in votazione la seconda parte del comma. Chi è favorevole all'emendamento Cafiero, voterà contro.

(È approvato).

C'è, ora, un emendamento degli onorevoli Calandrone ed altri, che propone di sostituire gli ultimi due commi dell'articolo con il testo seguente:

« L'importo dei finanziamenti non può superare il 50 per cento né essere inferiore al 30 per cento del prezzo complessivo della nave in costruzione o del prezzo dell'apparato motore da installare a bordo in caso di trasformazione, in relazione all'ammontare determinato dal Ministero per la marina mercantile salvo che nei casi in cui al seguente comma.

Per i lavori commissionati dalle società raggruppate nella F. I. N. M. A. R. E. è assicurato un finanziamento pari all'intero prezzo, in mutui da stipularsi da parte delle singole società con le Casse depositi e prestiti e con gli Enti ed Istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale; la prima rata annuale di rimborso del capitale ed interessi avrà decorrenza a partire dal secondo anno della entrata in esercizio delle singole unità ammesse ai lavori finanziati. Per i natanti da cabotaggio e da pesca può essere ammesso il finanziamento anche oltre il 50 per cento del prezzo complessivo ».

C'è, altresì, un emendamento dell'onorevole Ducci, il quale propone di aggiungere, alla fine del secondo comma, dopo le parole « Ministero della marina mercantile », le parole « e non potrà essere inferiore al 35 per cento ».

Debbo, anzitutto, osservare che in Italia non esistono istituti i quali siano obbligati a concedere finanziamenti. Esistono, invece, istituti abilitati a ciò; ed essi son liberi di concedere o di rifiutare i finanziamenti. Difatti, recentemente è stato rifiutato il finanziamento ad un armatore, perché fu fatta proprio una questione di fiducia nei confronti di costui, il quale si trovava in condizioni poco liete.

La norma che vorrebbe introdurre l'emendamento dell'onorevole Calandrone potrebbe dare, in pratica, l'effetto opposto. Perché dobbiamo gravare gli istituti finanziatori di una responsabilità tanto grossa? La norma non sarebbe operante, ma controproducente, perché essa metterebbe gli istituti finanziatori in una situazione veramente disastrosa. Un istituto, costretto da questa norma,

potrebbe arrivare alla soluzione di non concedere il finanziamento.

Quale possibilità esiste per rimediare? I colleghi che hanno presentato quest'emendamento mi diano assicurazioni al riguardo.

CALANDRONE PACIFICO. Queste chiarificazioni sono state opportune. Comunque, lo spirito dell'emendamento da noi proposto era rivolto proprio in aiuto di chi si fosse trovato in difficoltà finanziarie. Non vi insisto.

PRESIDENTE. Desidero aggiungere che i finanziamenti sono stati sempre sufficienti. Comunque, da un punto di vista pratico, io sono convinto che vi sia interesse a non dare eccessive possibilità di mutui a coloro i quali vogliono costruire le loro navi. Bisogna che anche il capitale privato si sprema un po' di più, perché non è giusto servirsi sempre dello Stato. Purtroppo, l'onere del finanziamento, data la struttura creditizia italiana, è notevole. Più aumenta l'onere di finanziamento, più si rende difficile la gestione delle navi.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. La norma prevista dall'emendamento introdurrebbe la disciplina obbligatoria del credito. Il che non è possibile, perché una azienda di credito, al momento in cui opera un finanziamento, assume la responsabilità in proprio del finanziamento stesso, e di conseguenza il legislatore non può obbligare a simili operazioni.

All'onorevole Calandrone ed agli altri i quali chiedono che per la F.I.N.M.A.R.E. i finanziamenti siano fatti al cento per cento, debbo ricordare che i 54 miliardi di oneri passivi che la F.I.N.M.A.R.E. ha, li ha nei confronti dell'I. M. I. per la quasi totalità. Nessun istituto di credito dà mai più del 50 per cento. Quanto alla Cassa depositi e prestiti, c'è una legge generale che regola le operazioni, e noi non possiamo modificarla.

PRESIDENTE. Cerchiamo di lasciare le cose come stanno. Il Ministro ed io abbiamo avuto diverse occasioni di discutere di queste cose con gli istituti di credito e ci siamo resi conto che o si parte dal principio di creare un istituto di Stato il quale faccia obbligatoriamente queste operazioni, a qualunque rischio ed a qualunque conseguenza, oppure rinunziamo all'idea di disciplinare il credito. Non si può imporre per legge un obbligo del genere, specie se non si dà nessuna garanzia.

DUCCI. Per quel che riguarda il mio emendamento, debbo precisare che esso era stato suggerito dal modo di funzionamento delle passate leggi; aveva l'intento di andare incontro ai piccoli e medi armatori; voleva

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

facilitare la costruzione delle navi. Il mio emendamento, infine, voleva anche porre un limite.

Comunque, non insisto.

PRESIDENTE. Pongo, allora, in votazione gli altri due commi dell'articolo nel testo originario.

(Sono approvati).

Pongo in votazione, nel suo complesso, l'articolo 11:

« I finanziamenti, sia in valuta estera, sia in valuta nazionale a favore dei committenti, di cui al precedente articolo, hanno durata non eccedente i 15 anni e non possono essere accordati senza preventivo parere favorevole del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni. Detto Comitato è all'uopo integrato con due membri effettivi designati dal Ministro per la marina mercantile.

L'importo dei finanziamenti non può superare in nessun caso il 50 per cento del prezzo complessivo della nave in costruzione o del prezzo dell'apparato motore da installare a bordo in caso di trasformazione, in relazione agli ammontari determinati dal Ministro della marina mercantile.

Le navi ammesse al finanziamento non possono essere alienate a stranieri, salvo che il finanziamento non sia stato estinto ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 12. Ne do lettura:

« I finanziamenti previsti dall'articolo 11 devono essere garantiti con l'iscrizione di ipoteca di primo grado a favore dell'Istituto mutuante sulla nave in costruzione o in trasformazione.

L'iscrizione ha luogo con la procedura stabilita dagli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

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

A richiesta dell'Istituto mutuante, il privilegio è annotato senza spese nel Registro

di cui all'articolo 1524 del Codice civile presso il tribunale competente in relazione alla località nella quale si trovano i macchinari o le attrezzature o dove ha sede il cantiere presso il quale sono eseguiti i lavori. Di esso viene dato avviso mediante inserzione nel *Foglio annunzi legali* della provincia ».

L'onorevole Jacoponi ha presentato il seguente emendamento:

« Al primo comma sopprimere le parole: o in trasformazione ».

La Commissione ha già approvato il finanziamento delle trasformazioni. L'emendamento dell'onorevole Jacoponi è da ritenere, pertanto assorbito.

Pongo in votazione l'articolo 12.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 13:

« Ai finanziamenti di cui agli articoli precedenti sono estese, in quanto applicabili, le norme contenute negli articoli 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

Le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 12 del suddetto decreto sono applicabili anche agli atti ed ai contratti con i quali vengono concessi o ceduti i compensi di cui alla presente legge, nonché agli atti di pubblicità dell'ipoteca sulla nave ».

Non vi sono emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 14:

« Per le nuove costruzioni di navi a scafo metallico o per la installazione su navi a scafo metallico di nuovi apparati motori, che, entro i primi tre anni di applicazione della legge, siano commesse a cantieri italiani, per conto di nazionali, in quanto ammesse ai benefici della presente legge, è corrisposto per cinque anni, a decorrere dalla data di entrata in esercizio della nave o dalla data di ultimazione dei lavori di installazione del nuovo apparato motore, un contributo di interesse nella misura dell'1,50 per cento annuo calcolato, rispettivamente, sul prezzo della nave o del nuovo apparato motore, al netto dei contributi di legge.

Il prezzo della nave e il prezzo del nuovo apparato motore sono determinati dal Ministro per la marina mercantile.

Il contributo di interesse è pagato a rate semestrali posticipate.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro, il contributo di interesse di cui sopra potrà essere calcolato anticipatamente, in via provvisoria, salvo definitivo conteggio a lavori ultimati.

Il decreto anzidetto potrà dichiarare scontabile il presunto ammontare del contributo stesso, entro il limite del 75 per cento, a condizione che tale ammontare sia versato direttamente al cantiere costruttore in deduzione del prezzo della nave completa o del nuovo apparato motore».

Gli onorevoli Zamponi e Reali hanno presentato il seguente emendamento:

«Al primo comma, sostituire le parole: 1,50 per cento, con: 2 per cento».

Preghevi gli onorevoli presentatori di non mantenere questo emendamento.

ZAMPONI. In queste condizioni, non lo manteniamo.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 14 testé letto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 15:

«Le disposizioni della presente legge non sono applicabili alle navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato, o a questo appartenenti, ed alle navi destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade.

Alle draghe, bacini galleggianti e pontoni di sollevamento sono soltanto applicabili le provvidenze di cui agli articoli 1, 2, 4, 11, 12, 13.

Alle navi da diporto sono applicabili le provvidenze di cui ai titoli I e II.

Per la costruzione e per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni di navi mercantili estere in Italia, si applicano le provvidenze contenute nei titoli I e II.

Alle navi mercantili estere destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade, ai galleggianti e alle navi da guerra estere, sono applicabili le provvidenze di cui al titolo I, qualora siano costruite, riparate, modificate o trasformate in Italia»

Mi è stato fatto notare che alle draghe e ai bacini galleggianti con ponti di sollevamento sono applicate le norme contenute nei precedenti articoli, e che pertanto le draghe dovrebbero essere non autopropellenti. Lo stesso Ministero della marina mercantile ri-

conosce che, quando le draghe sono propellenti, hanno diritto ai benefici. Sono escluse le draghe non autopropellenti. Perciò, al secondo comma, dopo le parole: «Alle draghe» occorre aggiungere «non autopropellenti».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

GATTO. Domando al Ministro se si può aggiungere un ultimo capoverso all'articolo, con il quale si dica che i benefici sono applicabili alle navi destinate al trasporto di passeggeri nelle acque lagunari.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. La questione ha formato oggetto di discussione in sede ministeriale ed anche in sede di Comitato dei ministri. Il Ministero dei trasporti è competente per tale materia e il Ministro Mattarella aveva insistito, ma non si è ritenuto di innovare perché tutta la legislazione precedente non aveva considerato la possibilità di ammettere ai benefici anche le piccole costruzioni lacuali, che per altro beneficiano di altre agevolazioni. Sono servizi sovvenzionati dallo Stato e beneficiano di altre agevolazioni.

GATTO. Non insisto.

PRESIDENTE. L'articolo 15 risulta, così modificato, del seguente tenore:

«Le disposizioni della presente legge non sono applicabili alle navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato, o a questo appartenenti, ed alle navi destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade.

Alle draghe non autopropellenti, bacini galleggianti e pontoni di sollevamento sono soltanto applicabili le provvidenze di cui agli articoli 1, 2, 4, 11, 12, 13.

Alle navi da diporto sono applicabili le provvidenze di cui ai titoli I e II.

Per la costruzione e per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni di navi mercantili estere in Italia, si applicano le provvidenze contenute nei titoli I e II.

Alle navi mercantili estere destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade, ai galleggianti e alle navi da guerra estere, sono applicabili le provvidenze di cui al titolo I, qualora siano costruite, riparate, modificate o trasformate in Italia».

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 16:

«I lavori previsti dalla presente legge debbono essere iniziati a pena di decadenza entro

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici.

Per le nuove costruzioni la decadenza dai benefici ha, altresì, luogo quando non sia stata presentata al Ministero della marina mercantile, entro due mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato e quando le costruzioni non abbiano raggiunto il 25 per cento di avanzamento globale entro i seguenti termini:

a) dieci mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda inferiore a 6.000 tonnellate;

b) dodici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 6.000 tonnellate (incluse) ed 8.000 tonnellate (escluse);

c) quattordici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 8.000 tonnellate (incluse) e 12.000 tonnellate (escluse);

d) diciotto mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda uguale o superiore a 12.000 tonnellate.

Le costruzioni navali di cui alle lettere a), b), c) e d), dovranno entrare in esercizio entro 32, 34, 36 e 40 mesi dall'inizio dei lavori.

Gli apparati motori completi da installare ai termini dell'articolo 7, devono essere sistemati a bordo della nave entro 24, 30 o 36 mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione rispettivamente per gli apparati motori di potenza inferiore ai 2.000 cavalli-asse, di potenza compresa fra i 2.000 e i 10.000 cavalli-asse, ovvero di potenza uguale o superiore ai 10.000 cavalli-asse.

I complessi costitutivi di apparato motore e gli apparecchi ausiliari di bordo di cui all'articolo 8 devono essere sistemati a bordo della nave entro 24 mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione ».

L'onorevole Cafiero propone di sostituire il primo comma con il seguente:

« I lavori previsti dalla presente legge debbono essere iniziati a pena di decadenza entro cinque mesi dalla data di notificazione di ammissione ai benefici ».

Al secondo comma propone di sostituire le parole « entro due mesi » con le altre « entro tre mesi ».

Farei osservare però all'onorevole Cafiero che la legge ha cercato di accelerare i termini e che, pertanto, non mi sembra opportuno inserirvi motivi di ritardo. Non mi pare logico concedere un termine eccessivo a chi non svolge attività.

CAFIERO. Posso ridurre il termine da 5 a 4 mesi, però faccio presente — per la modesta esperienza che ho in materia — che, una volta ottenuta l'ammissione, bisogna poi cercare il cantiere che costruisca.

PRESIDENTE. No, bisogna cercarlo prima, per trattare il prezzo.

CAFIERO. D'ordinario, prima ci si pone in contatto col cantiere, poi si fa la domanda di ammissione, poi si conclude il contratto col cantiere. Ma per concludere il contratto col cantiere le discussioni sono infinite: un contratto di costruzione navale consta sempre di 40 o 50 articoli. Fra l'altro, vi è la famosa clausola della variazione di prezzo: io nei contratti non ho mai visto una clausola più complicata, perché è una clausola che deve adeguarsi alla situazione dei prezzi del momento in cui si fa il contratto.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Cafiero: se c'è un caso speciale, c'è sempre la facoltà data al Ministro di prorogare il termine. Lasciamo quindi il comma così come è.

CAFIERO. Almeno proroghiamo a quattro mesi: quattro mesi sono necessari.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. A questo emendamento io mi devo recisamente opporre, onorevole Cafiero, proprio per le ragioni che ella ha addotto a sostegno dell'emendamento stesso.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Vorrei far rilevare che — se il Ministro insiste nel suo punto di vista, che è apprezzabile per quanto si riferisce alla necessità di eseguire i lavori nel più breve tempo possibile — vi è una discordanza giuridica fra la norma dettata nell'articolo 16 e quella successiva. Se si vuole mantenere fermo l'istituto della decadenza — e ciò è evidente per la chiara dizione contenuta nell'articolo 16 — non v'è possibilità di proroga; noi ci metteremmo contro il diritto comune se lasciassimo in vita la disposizione dell'articolo 17.

Il Ministro non può prorogare un termine che è decaduto: ciò significa infatti che non esiste più.

PRESIDENTE. Di questo parleremo in sede di discussione dell'articolo 17.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. No, perché in questo articolo stabiliamo che i lavori devono essere iniziati a pena di decadenza. Di conseguenza è in questo momento che dobbiamo valutare se i tre mesi sono o meno sufficienti.

PRESIDENTE. Ma è una causa di forza maggiore, onorevole Jervolino.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Jervolino, poiché la legge

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

prescinde dal volume del tonnellaggio, è evidente che se un committente vuole avvalersi dei benefici della legge, tre mesi devono bastare.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Ma non è di questo che mi preoccupa: a me preme non consacrare nella legge un errore di diritto. È norma incontrovertibile che l'istituto della decadenza non ammette proroga. La decadenza, per il nostro Codice, può essere impedita, ma non può essere prorogata. I casi di impedimento sono precisati nel Codice civile ed in altre leggi.

CAFIERO. Per impostare la carena le ferriere devono lavorare.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Durante l'applicazione della legge Saragat si sono verificati molti casi simili. Non si è potuto, ad esempio, presentare al Ministero il disegno completo della nave — è questo un caso che si è verificato numerose volte — e delle parti della nave. Ora, poiché il Comitato tecnico ha bisogno dell'intero progetto, se per una ragione qualsiasi, come sovente è accaduto, questo non si può approntare entro i tre mesi, il Ministro può concedere, come ha già fatto tante volte, una proroga.

PRESIDENTE. Anche per la legge generale, una volta stabilita una decadenza in sede di merito, se questa determinata decadenza non può essere operante, la proroga agisce prima che la decadenza sia pronunziata.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Ed allora, come io sostengo, deve essere modificato il testo dell'articolo successivo. La decadenza non è la prescrizione: perciò si potrebbe, se mai, parlare di sospensione del termine in conformità dell'articolo 2964 del Codice civile. Noi non dobbiamo consacrare in questa legge una norma, che è contro il diritto anche se, per il passato, tale errore è stato commesso.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo alla votazione degli emendamenti.

Possiamo, intanto votare le prime due righe del primo comma dell'articolo 16, e cioè le parole: « I lavori previsti dalla presente legge devono essere iniziati a pena di decadenza entro ».

(*Sono approvate*).

Pongo ora in votazione l'emendamento dell'onorevole Cafiero: *Sostituire*: « quattro mesi », a « tre mesi ».

(*Non è approvato*).

Pongo allora in votazione la restante parte del primo comma: «... tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici ».

(*È approvato*).

Passiamo al secondo comma.

Pongo in votazione le parole: « Per le nuove costruzioni la decadenza dei benefici ha altresì luogo quando non sia stata presentata al Ministero della marina mercantile entro... ».

(*Sono approvate*).

Viene ora il secondo emendamento dell'onorevole Cafiero: « tre mesi » anziché due mesi ».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Cafiero, ella sa che questa legge durerà dieci anni. C'è dunque tutto il tempo per fare la domanda e poi per fare il contratto. Sono contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Cafiero, non accettato dal Governo.

(*Non è approvato*).

Pongo allora in votazione la restante parte del secondo comma e gli altri commi dell'articolo 16 sui quali non vi sono emendamenti.

(*Sono approvati*).

L'articolo 16 resta allora invariato, nel seguente testo:

« I lavori previsti dalla presente legge debbono essere iniziati a pena di decadenza entro tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici.

Per le nuove costruzioni la decadenza dai benefici ha, altresì, luogo quando non sia stata presentata al Ministero della marina mercantile, entro due mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato e quando le costruzioni non abbiano raggiunto il 25 per cento di avanzamento globale entro i seguenti termini:

a) dieci mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda inferiore a 6.000 tonnellate;

b) dodici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 6.000 tonnellate (incluse) ed 8.000 tonnellate (escluse);

c) quattordici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 8.000 tonnellate (incluse) e 12.000 tonnellate (escluse);

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

d) diciotto mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda uguale o superiore a 12.000 tonnellate.

Le costruzioni navali di cui alle lettere a), b), c) e d), dovranno entrare in esercizio entro 32, 34, 36 e 40 mesi dall'inizio dei lavori.

Gli apparati motori completi da installare ai termini dell'articolo 7, devono essere sistemati a bordo della nave entro 24, 30 o 36 mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione rispettivamente per gli apparati motori di potenza inferiore ai 2.000 cavalli-asse, di potenza compresa fra i 2.000 e i 10.000 cavalli-asse, ovvero di potenza uguale o superiore ai 10.000 cavalli-asse.

I complessi costitutivi di apparato motore e gli apparecchi ausiliari di bordo di cui all'articolo 8 devono essere sistemati a bordo della nave entro 24 mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione ».

Lo pongo in votazione nel suo complesso.  
(È approvato).

Passiamo all'articolo 17. Ne do lettura.

« I termini previsti dal precedente articolo possono essere prorogati dal Ministro per la marina mercantile, nel caso di ritardo non imputabile agli interessati ».

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Dichiaro di astenermi dalla votazione di questo articolo per tutte le ragioni da me esposte in precedenza: non intendo, con il mio voto, concorrere all'approvazione di un principio che ritengo contrario al diritto ed alla legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 17.

(È approvato).

Ai successivi articoli 18, 19, 20 e 21 non vi sono emendamenti. Li porrò successivamente in votazione.

## ART. 18.

Sui contributi previsti dall'articolo 5 possono essere corrisposti tre anticipi, pari ciascuno al 25 per cento del loro ammontare massimo indicato nel provvedimento di ammissione e pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale rispettivamente del 25, del 50 e del 75 per cento.

I documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dalla presente legge debbono essere presentati, a pena di decadenza:

a) per le nuove costruzioni: non oltre due anni dalla data di entrata in esercizio;

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

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

I documenti necessari per ottenere l'ammissione ai benefici previsti dalla presente legge nonché la liquidazione dei contributi sono stabiliti con decreto del Ministro per la marina mercantile.

(È approvato).

## ART. 19.

Le navi di nuova costruzione per conto di nazionali ammesse ai benefici della presente legge sono esenti da requisizione e da noleggiorio obbligatorio per la durata di cinque anni dalla data di entrata in effettivo esercizio, salvo il caso di guerra ed altri casi di emergenza, da determinarsi con decreto del Presidente del Consiglio, sentito il Consiglio dei ministri.

Per le navi cisterna di nuova costruzione la requisizione e il noleggiorio obbligatorio possono essere disposti nel quinquennio sopra indicato soltanto in caso di guerra.

(È approvato).

## ART. 20.

Le navi mercantili nazionali a scafo metallico devono avere strutture tali da consentire l'armamento difensivo, da stabilirsi dal Ministero della difesa - Stato Maggiore della Marina - compatibilmente con l'utilizzazione commerciale delle navi stesse.

Le spese occorrenti per la predisposizione delle strutture di cui al precedente comma, fanno carico al bilancio del Ministero della difesa, per le navi previste dal primo comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, ed al bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi previste dal secondo comma del medesimo articolo 25; e sono rimborsate agli aventi diritto secondo le norme del regolamento di cui all'articolo 23 della presente legge.

I proprietari delle navi mercantili da carico secco, di stazza lorda non inferiore alle 1.500 tonnellate debbono, a proprie

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

spese, installare e mantenere in efficienza, in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni, un picco da carico di portata non inferiore a:

a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1.500 a 2.500 tonnellate;

b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2.500 a 5.000 tonnellate;

c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5.000 tonnellate.

Qualora il Ministero della difesa - Stato Maggiore della Marina - ritenga necessario richiedere l'impianto di un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel comma precedente, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

Le navi mercantili nazionali, escluse le cisterne, di velocità oraria alle prove pari o superiore a 14 miglia, devono avere, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque, per la eventualità di trasporto di uomini e quadrupedi.

L'onere relativo ai lavori occorrenti agli effetti del comma precedente è a carico dei proprietari.

Agli effetti dell'applicazione del presente articolo i committenti debbono sottoporre, almeno 30 giorni prima dell'inizio della costruzione, i relativi piani all'Ufficio di Stato Maggiore della Marina che indicherà i lavori da eseguirsi prima del termine fissato dall'articolo 16 per l'inizio della costruzione.

Il Ministro della difesa - su conforme parere del Capo di stato maggiore della Marina - può concedere deroghe agli obblighi di cui al presente articolo per le navi non ritenute atte, per particolari costruttivi, a ricevere gli apprestamenti di cui ai commi precedenti.

(È approvato).

## ART. 21.

Per il godimento dei benefici previsti dalla presente legge le navi di nuova costruzione per conto di nazionali debbono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale.

Le navi mercantili, passeggeri o miste, debbono essere munite di documento di carena rilasciato dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (Vasca navale) comprovante l'avvenuta esecuzione di prove con i relativi modelli per il disegno di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche. Per le altre navi mercantili, l'obbligo previsto dal pre-

sente comma deve essere osservato quando la stazza lorda sia uguale o superiore alle 1.000 tonnellate o la velocità sia uguale o superiore a 12 nodi.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 22:

«Spetta al Ministero della marina mercantile la vigilanza sull'attività tecnico-economica dei cantieri navali e degli stabilimenti, nei riguardi delle costruzioni e dei lavori previsti dalla presente legge, nonché l'accertamento delle condizioni del mercato nazionale delle costruzioni navali, in relazione con quelle del mercato internazionale e con le esigenze dell'industria dell'armamento, secondo le norme stabilite dal regolamento di cui all'articolo 23.

La vigilanza di cui al presente articolo è fatta nell'interesse dei proprietari aventi diritto ai contributi e le spese relative gravano su appositi fondi da costituirsi con effettuazione di una ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per detti contributi, da farsi affluire all'entrata dello Stato per essere riassegnata, nei limiti delle riconosciute necessità, con decreto del Ministro per il tesoro allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Per l'esercizio di tale vigilanza il Ministero della Marina mercantile si avvale anche dell'opera del Registro italiano navale al quale è corrisposta, a totale compenso delle relative prestazioni, la quinta parte della ritenuta di cui al comma precedente.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato a corrispondere a carico dei fondi di cui al secondo comma del presente articolo speciali contributi a favore di enti ed istituti di studio e di esperienza in materia di costruzioni, di architettura e di istruzione navale ».

Su questo articolo vi sono diversi emendamenti. Vi è un emendamento interamente soppressivo, dell'onorevole Cafiero ed un altro, pure dell'onorevole Cafiero, subordinato al precedente, soppressivo del secondo, del terzo e del quarto comma.

CAFIERO. Li ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Abbiamo ora un emendamento dell'onorevole Jacoponi. Esso è, come ho già spiegato all'inizio, strutturalmente modificativo del disegno di legge in esame, perché, mentre il disegno in esame lascia piena libertà all'armamento, l'emendamento proposto dall'onorevole Jacoponi e dagli altri colleghi firmatari parte invece dal principio di disciplinare, attraverso

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

il Ministero, le ammissioni. Si torna, cioè, con questo emendamento, alla disciplina che era prevista dalla legge Saragat.

L'emendamento è il seguente:

*Premettere il seguente nuovo comma:*

« I lavori ammessi alle provvidenze previste nella presente legge devono essere equamente distribuiti per l'esecuzione fra tutti i cantieri navali nazionali, sulla base di una valutazione del carico di lavoro e delle possibilità produttive di questi, con particolare considerazione per le condizioni dei cantieri meridionali, e tenendo presente le esigenze dei committenti privati nazionali ed esteri ».

L'onorevole Jacoponi ha presentato anche due articoli aggiuntivi di cui do subito lettura, perché collegati con il precedente.

## ART. 22-bis.

È istituita un'apposita commissione parlamentare, includente membri delle due Camere. Essa ha facoltà di esaminare e di dibattere tutto ciò che concerne l'applicazione della presente legge e, perché su di essa riferiscano, di convocare alla sua presenza il Ministro per la marina mercantile, il comitato di cui all'articolo 11 e i singoli membri di questo.

Alla Commissione deve essere comunicata ogni deliberazione relativa all'applicazione della presente legge presa dal Ministro per la marina mercantile e gli atti dei lavori del Comitato di cui all'articolo 11.

La Commissione, o i suoi membri, da essa delegati, possono condurre inchieste relativamente alle aziende esercenti l'industria dell'armamento e delle costruzioni navali.

La Commissione ha facoltà di indirizzare le proprie proposte al Ministero per la marina mercantile, che deve pronunziare su di esse un motivato parere.

## ART. 22-ter.

Il Ministro per la marina mercantile prima di deliberare sull'ammissione ai benefici della presente legge è tenuto a sentire il parere di un Comitato tecnico composto:

- a) dal Presidente del Consiglio Superiore della Marina mercantile, che lo presiede;
- b) dal direttore generale del naviglio;
- c) dal direttore generale della navigazione e traffico;
- d) di un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;
- e) di un rappresentante del Ministero del commercio estero;

f) di un rappresentante dell'Istituto ricostruzione industriale;

g) di un esperto in rappresentanza dell'armamento privato;

h) di un esperto in rappresentanza dell'armamento F. I. N. M. A. R. E.;

i) di tre esperti designati rispettivamente dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, C. G. I. L., C. I. S. L., U. I. L.

Esercitano le funzioni di Segreteria del Comitato un funzionario amministrativo ed un tecnico, che abbiano un grado non inferiore al VII.

Come voi vedete, non soltanto si parla di una distribuzione disciplinata nelle forme indicate nel primo emendamento, ma si istituisce una Commissione parlamentare, la quale sarebbe portata a discutere, e ad esaminare tutto ciò che concerne l'applicazione della legge, di modo che si passerebbe per il tramite di tale Commissione parlamentare prima della deliberazione ministeriale.

Sarebbe opportuno discutere contemporaneamente tutti gli emendamenti.

JACOPONI. Questa mattina, all'inizio della seduta, l'onorevole Calandrone ha illustrato brevemente, ma con precisione, quali sono le ragioni di certi nostri dissensi sul complesso della legge. Ora io dovrei sostenere gli emendamenti presentati da me e da alcuni altri colleghi. Tali emendamenti, tuttavia, meriterebbero una lunga discussione, giacché io sono d'accordo con il Presidente che, qualora essi venissero approvati, si verrebbe a mutare radicalmente lo spirito della legge. Io non voglio, perciò, far perdere tutto questo tempo alla Commissione, ma mi limito semplicemente a rinnovare questo nostro dissenso e a pregare il Presidente di porre in votazione questi emendamenti. Alla fine della discussione dell'intero disegno di legge, chiariremo la nostra posizione in una dichiarazione di voto conclusiva.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Nella passata seduta, io ebbi a fare delle dichiarazioni tranquillanti, che sono a verbale. I colleghi possono rileggere il testo, ove lo credano. Vorrei soltanto aggiungere ora all'onorevole Jacoponi e agli altri firmatari degli emendamenti, che la legge Saragat, che riservava il 30 per cento delle commesse, ai cantieri meridionali, ebbe un effetto opposto a quella che era stata l'intenzione del legislatore, perché, per esempio, i cantieri di Taranto non ebbero commesse, in quanto i committenti, obbligati a costruire, per ragioni contrattuali e non tecniche ritennero di non potersi accordare.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

Ora, il concetto della legge è di stabilire una gara e di creare le possibilità di un ridimensionamento produttivo. Debbo aggiungere, a titolo di chiarimento, che proprio l'altro ieri son venuti da me i dirigenti del cantiere di Palermo, che vogliono costruire tre navi. Ho detto che, al momento dell'applicazione della legge, saranno ammessi ai benefici della legge stessa. E così ho assicurato anche per Napoli e per Taranto.

SALA. Questo mi fa pensare che anche altri cantieri ricorreranno al Ministro per sollecitare lavori facendo anche presente il numero delle maestranze che hanno bisogno di lavorare. E allora, se non vi è un controllo parlamentare i lavori andranno a finire ad altri cantieri, secondo il giudizio del Ministro. Per esempio, vorrei che non andassero a finire alla discrezione della direzione dei Cantieri Riuniti Navali con sede a Genova i lavori del cantiere navale di Palermo, dato che fa parte dei detti Cantieri Riuniti.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. No, il contratto è col cantiere.

SALA. Vorrei che appunto questo fosse chiarito.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. La legge prevede due distinte serie di agevolazioni: una ai cantieri, una ai committenti. È ovvio che l'ammissione ai benefici della legge avrà luogo quando il cantiere esibirà al Ministero della marina mercantile il contratto di commessa.

SEMERARO SANTO. Proprio in merito alla questione dei cantieri meridionali, faccio l'ipotesi che alcune direzioni di cantieri non intendano assumere commesse perché vogliono smantellare o trasferire il cantiere. Per esempio, l'onorevole Ministro sa che la direzione del cantiere di Taranto vuole liquidare.

PRESIDENTE. Se, malgrado le commesse che hanno, le direzioni vogliono prendere un'iniziativa di tal genere, vuol dire che in quel momento interverranno le forze necessarie per impedire che questo avvenga.

CAFIERO. Sono dolente di non poter appoggiare l'emendamento Jacoponi. Comprendo perfettamente che nell'ingranaggio di questa legge, differente da quella di Saragat, il Ministero non ha poteri per assegnare la costruzione ad un cantiere piuttosto che ad un altro. Però, in questa sede, non possiamo dissimularci la gravità della situazione dei cantieri meridionali, specialmente della Navalmeccanica, tanto a Napoli che a Castellammare di Stabia. Desidererei dal Ministro un'assicurazione che, per quelle navi che si dovranno costruire per conto delle società sov-

venzionate o per conto delle società di preminente interesse nazionale, per quelle costruzioni sulle quali il Ministro ha dei poteri attraverso l'ingranaggio della Finmare, sia tenuta in particolare considerazione la situazione dei bacini e scali della Navalmeccanica, sia a Napoli che a Castellammare.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. L'ho già assicurato e lo ripeto.

CAFIERO. Fino a questo momento le navi della « Italia » sono state costruite in alta Italia.

PRESIDENTE. È evidente che, appartenendo al gruppo I. R. I., vi è sempre possibilità di interventi parlamentari.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ho già dato assicurazioni e le ripeto oggi. Vorrei solo osservare che, quando si è trattato di costruzioni del gruppo Finmare, tutte le navi per la Sicilia e per la Sardegna sono state costruite a Palermo e a Taranto.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, pongo in votazione il comma aggiuntivo proposto dall'onorevole Jacoponi all'articolo 22, di cui è stata già data lettura, non accolto dal Ministro.

(Non è approvato).

Non vi sono altri emendamenti all'articolo 22. Vorrei tuttavia proporre una modifica di carattere letterale: al secondo comma, là dove si dice che la vigilanza è fatta « nell'interesse dei proprietari aventi diritto », si deve dire semplicemente: « nell'interesse degli aventi diritto ».

Con tale modifica, il tenore dell'articolo 22 è il seguente:

« Spetta al Ministero della marina mercantile la vigilanza sull'attività tecnico-economica dei cantieri navali e degli stabilimenti, nei riguardi delle costruzioni e dei lavori previsti dalla presente legge, nonché l'accertamento delle condizioni del mercato nazionale delle costruzioni navali, in relazione con quelle del mercato internazionale e con le esigenze dell'industria dell'armamento, secondo le norme stabilite dal regolamento di cui all'articolo 23.

La vigilanza di cui al presente articolo è fatta nell'interesse degli aventi diritto ai contributi e le spese relative graveranno su appositi fondi da costituirsi con effettuazione di una ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per detti contributi, da farsi affluire all'entrata dello Stato per essere riassegnata, nei limiti delle riconosciute necessità, con decreto del Ministro per il tesoro allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

Per l'esercizio di tale vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche dell'opera del Registro italiano navale al quale è corrisposta, a totale compenso delle relative prestazioni, la quinta parte della ritenuta di cui al comma precedente.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato a corrispondere a carico dei fondi di cui al secondo comma del presente articolo speciali contributi a favore di enti ed istituti di studio e di esperienze in materia di costruzioni, di architettura e di istruzione navale».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Essendo stato respinto l'emendamento Jacoponi, gli articoli aggiuntivi proposti dallo stesso onorevole Jacoponi debbono considerarsi assorbiti.

JACOPONI. D'accordo.

PRESIDENTE. Ugualmente assorbiti deve considerarsi l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Calandrone, dopo l'articolo 9, che era stato accantonato.

Passiamo all'articolo 23:

«Le norme regolamentari per l'esecuzione della presente legge sono emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro, per le finanze, per l'industria e commercio e per la difesa.

Fino all'emanazione del regolamento previsto dal precedente comma, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni».

Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Riprendiamo l'esame dell'articolo 6, che avevamo lasciato in sospenso. Si discuteva dell'opportunità o meno di una eccezione al limite posto per le riparazioni delle navi.

L'onorevole Petrucci ha presentato il seguente comma aggiuntivo:

«La suddetta limitazione non si applica ove le riparazioni, modificazioni o trasformazioni siano eseguite nei primi due anni di validità della presente legge.

La limitazione di cui si parla, è quella introdotta con l'emendamento Ducet. inteso ad escludere dal contributo le riparazioni di navi di oltre 25 anni di età.

Il comma aggiuntivo dovrebbe essere incluso, a mio avviso, tra il primo e il secondo comma

Qual è il parere del Governo?

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Non mi oppongo a questo emendamento.

PRESIDENTE. Non essendovi, osservazioni, pongo in votazione il comma aggiuntivo, proposto dall'onorevole Petrucci, testé letto.

(È approvato).

L'articolo 6 risulta del seguente tenore:

«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.

La suddetta limitazione non si applica ove le riparazioni, modificazioni o trasformazioni siano eseguite nei due anni di validità della presente legge.

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 4 per anno per i materiali metallici e a lire 2 per anno per il legname.

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».

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 24:

«La presente legge avrà effetto per 10 esercizi finanziari a partire da quello 1954-55.

Alla spesa di lire 5.000 milioni derivante dalla legge stessa, che graverà sull'esercizio finanziario 1954-55, si farà fronte mediante riduzione di un pari importo dello stanziamento del capitolo n. 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio suddetto (fondo globale).

L'onere da porre a carico degli stati di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per i successivi esercizi finanziari sarà autorizzato con apposito articolo della legge di approvazione dei medesimi stati di previsione.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

Con apposito articolo delle leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa del Ministero della difesa per gli esercizi suddetti sarà autorizzato l'onere concernente gli apprestamenti difensivi sulle navi di cui al 1° comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147.

Le eventuali somme non impegnate sulle autorizzazioni di spesa di cui al 2° e 3° comma potranno essere utilizzate negli esercizi successivi entro il termine di 10 anni stabiliti dal primo comma.

Per i lavori di riparazione, modificazione, trasformazione, può essere utilizzata una somma non superiore ad un decimo dello stanziamento previsto dai commi precedenti.

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

Gli onorevoli Zamponi e Reali propongono i seguenti emendamenti:

« Sostituire il primo comma con il seguente:

La presente legge avrà effetto per 7 esercizi finanziari a partire da quello del 1954-55 ».

« Al secondo comma, sostituire le parole: Alla spesa di lire 5.000 milioni con: Alla spesa di lire 10.000 milioni ».

Onorevole Zamponi, insiste ?

ZAMPONI. Non insisto.

PRESIDENTE. Come i colleghi ricordano, l'onorevole Ducci aveva presentato un emendamento all'articolo 5, per codificare, diciamo così, quella che è stata l'assicurazione del Ministro che lo stanziamento di cinque miliardi non è fisso per gli ulteriori esercizi, in quanto gli ulteriori esercizi avranno uno stanziamento sufficiente per coprire tutte le commesse. L'emendamento era stato poi rinviato all'articolo 24. Il Ministro Tambroni, d'accordo con l'onorevole Ducci, lo avrebbe così formulato:

« Alla fine del terzo comma aggiungere le parole: e sarà commisurato all'entità delle commesse, ivi comprese quelle del primo anno ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

L'articolo 24 risulta, pertanto, del seguente tenore:

« La presente legge avrà effetto per 10 esercizi finanziari a partire da quello 1954-55.

Alla spesa di lire 5.000 milioni derivante dalla legge stessa, che graverà sull'esercizio finanziario 1954-55, si farà fronte mediante riduzione di un pari importo dello stanziamento del capitolo n. 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio suddetto (fondo globale).

L'onere da porre a carico degli stati di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per i successivi esercizi finanziari sarà autorizzato con apposito articolo della legge di approvazione dei medesimi stati di previsione e sarà commisurato alla entità delle commesse, ivi comprese quelle del primo anno.

Con apposito articolo delle leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa del Ministero della difesa per gli esercizi suddetti sarà autorizzato l'onere concernente gli apprestamenti difensivi sulle navi di cui al 1° comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147.

Le eventuali somme non impegnate sulle autorizzazioni di spesa di cui al 2° e 3° comma potranno essere utilizzate negli esercizi successivi entro il termine di 10 anni stabiliti dal primo comma.

Per i lavori di riparazione, modificazione, trasformazione, può essere utilizzata una somma non superiore ad un decimo dello stanziamento previsto dai commi precedenti.

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

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 25:

« Per la prima applicazione della presente legge, le provvidenze in essa previste possono essere concesse per i lavori iniziati dopo il 1° gennaio 1954, qualora gli interessati presentino le relative domande entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa ».

Non vi sono emendamenti. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo alle tabelle. Ne do lettura:

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

TABELLA N. 1.

RIMBORSO DI ONERI DOGANALI PER LE MATERIE PRIME E PER I PRODOTTI SEMILAVORATI E FINITI ACQUISTATI NEL TERRITORIO DELLA REPUBBLICA ED IMPIEGATI NELLA COSTRUZIONE, ARREDAMENTO, ALLESTIMENTO, RIPARAZIONE, MODIFICAZIONE E TRASFORMAZIONE DI NAVI MERCANTILI E RELATIVI MACCHINARI

Materie prime, prodotti semilavorati e finiti nazionali impiegati nella costruzione, arredamento, allestimento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili a chiglia metallica . . .	L.	23	al chilogrammo
Motori a pistone, a scoppio, a iniezione, ecc. (motori marini):			
a) di potenza fino a 300 HP . . . . .	»	22	»
b) di potenza superiore a 300 HP . . . . .	»	21	»
Altri macchinari impiegati nella costruzione, arredamento, allestimento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili . . . . .	»	22	»

TABELLA N. 2.

NAVI DA CARICO SECCO E LIQUIDO E NAVI MISTE  
CON  $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} \leq 0,25$

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

Velocità a mezzo carico e cav/norm. (Nodi)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1000 tonnellate	Uguale a 2500 tonnellate	Uguale a 5000 tonnellate	Uguale a 7500 tonnellate e oltre
10 (a) . . . . .	74.500	65.500	55.500	0	0	0
11 . . . . .	78.500	68.500	57.500	53.500	0	0
12 . . . . .	83.500	71.500	60.500	55.500	52.500	0
13 . . . . .	88.500	75.500	63.500	57.500	53.500	50.500
14 . . . . .	88.500	80.500	66.500	59.500	55.500	51.500
15 . . . . .	88.500	80.500	68.500	61.500	57.500	52.500
16 . . . . .	88.500	80.500	68.500	63.500	59.500	53.500
17 . . . . .	88.500	80.500	68.500	66.500	61.500	55.500
18 . . . . .	88.500	80.500	68.500	66.500	63.500	57.500
ed oltre						

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.  
(a) Anche per velocità inferiori a dieci nodi ma superiori ad otto nodi.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

TABELLA N. 2-bis.

QUADRO DELLA RIDUZIONE FISSA ANNUALE  
DA APPORTARSI AI PARAMETRI DELLA TABELLA N. 2  
NAVI DA CARICO SECCO E LIQUIDO E NAVI MISTE  
CON  $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} \leq 0,25$

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

Velocità a mezzo carico e cav/norm. (Nodi)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1000 tonnellate	Uguale a 2500 tonnellate	Uguale a 5000 tonnellate	Uguale a 7500 tonnellate e oltre
10 (a) . . . . .	6.042	5.312	4.501	0	0	0
11 . . . . .	6.366	5.555	4.663	4.339	0	0
12 . . . . .	6.772	5.799	4.907	4.501	4.258	0
13 . . . . .	7.178	6.123	5.150	4.663	4.339	4.096
14 . . . . .	7.178	6.529	5.393	4.826	4.501	4.177
15 . . . . .	7.178	6.529	5.555	4.988	4.663	4.258
16 . . . . .	7.178	6.529	5.555	5.150	4.826	4.339
17 . . . . .	7.178	6.529	5.555	5.393	4.988	4.501
18 . . . . .	7.178	6.529	5.555	5.393	5.150	4.663
ed oltre						

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.  
(a) Anche per velocità inferiori a dieci nodi ma superiori ad otto nodi.

TABELLA N. 3.

NAVI DA PASSEGGERI CON  $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} > 0,25$

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

Velocità a mezzo carico e cav/norm. (Nodi)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1000 tonnellate	Uguale a 2500 tonnellate	Uguale a 5000 tonnellate	Uguale a 7500 tonnellate e oltre
12 . . . . .	106.000	92.000	79.000	74.000	0	0
13 . . . . .	112.000	97.000	82.000	76.000	0	0
14 . . . . .	112.000	103.000	85.000	79.000	74.000	0
15 . . . . .	112.000	108.000	88.000	82.000	76.000	0
16 . . . . .	112.000	108.000	91.000	85.000	78.000	74.000
17 . . . . .	112.000	108.000	95.000	88.000	80.000	75.000
18 . . . . .	112.000	108.000	95.000	91.000	82.000	76.000
19 . . . . .	112.000	108.000	95.000	93.000	84.000	79.000
20 . . . . .	112.000	108.000	95.000	93.000	86.000	83.000
21 . . . . .	112.000	108.000	95.000	93.000	88.000	85.000
22 . . . . .	112.000	108.000	95.000	93.000	90.000	87.000
ed oltre						

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

TABELLA N. 3-bis.

QUADRO DELLA RIDUZIONE FISSA ANNUALE  
 DA APPORTARSI AI PARAMETRI DELLA TABELLA N. 3  
 NAVI DA PASSEGGERI CON  $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} > 0,25$

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

Velocità a mezzo carico e cav/norm.  (Nodi)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1000 tonnellate	Uguale a 2500 tonnellate	Uguale a 5000 tonnellate	Uguale a 7500 tonnellate e oltre
12 . . . . .	9.953	8.638	7.418	6.948	0	0
13 . . . . .	10.516	9.108	7.699	7.136	0	0
14 . . . . .	10.516	9.671	7.981	7.418	6.948	0
15 . . . . .	10.516	10.141	8.263	7.699	7.136	0
16 . . . . .	10.516	10.141	8.545	7.981	7.324	6.948
17 . . . . .	10.516	10.141	8.920	8.263	7.512	7.042
18 . . . . .	10.516	10.141	8.920	8.545	7.699	7.136
19 . . . . .	10.516	10.141	8.920	8.732	7.887	7.418
20 . . . . .	10.516	10.141	8.920	8.732	8.075	7.793
21 . . . . .	10.516	10.141	8.920	8.732	8.263	7.981
22 . . . . .	10.516	10.141	8.920	8.732	8.451	8.169
ed oltre						

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.

Alla tabella numero 1 l'onorevole Cafiero ha presentato il seguente emendamento:

« *Alla dizione:* Motori a pistone, a scoppio, a iniezione, ecc. (motori marini) *sostituire l'altra:* Apparati motori ».

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Si tratta della voce della tariffa doganale in base a cui si è fatto quel calcolo delle 22 lire. Se l'onorevole Cafiero si preoccupa di coprire anche altri macchinari oltre i motori a pistone e a scoppio, può star sicuro che in questa espressione è contenuto tutto.

CAFIERO. Ma se i termini tecnici hanno un valore, da questa dizione risultano esclusi gli apparati a turbina. Se viceversa noi diciamo « apparati motori », siamo più esatti,

perchè credo che sia nell'intenzione della legge di venire incontro alla costruzione di tutti gli apparati motori.

PRESIDENTE. Fra i motori marini è compresa la turbina?

CAFIERO. No, non è compresa: la turbina è un qualche cosa di precedente.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Ma le confusioni, onorevole Cafiero, nascono proprio quando si usano espressioni che sono al di fuori da quelle tradizionali. Nell'espressione, invece, usata qui entrano tutti i motori.

CAFIERO. In ordine agli apparati motori la dicitura della legge non è comprensiva sotto questo riguardo.

PRESIDENTE. Mi pare che la soluzione migliore sia questa: la voce: « Altri macchi-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

nari, ecc.» potrebbe essere così modificata: « Apparatì a turbina e altri macchinari ».

CAFIERO. Va bene.

PRESIDENTE. Con la modifica testè letta, pongo in votazione la tabella n. 1.

(È approvata).

Nelle altre tabelle occorre modificare la dizione « Velocità a mezzo carico e cavalli normali » nell'altra: « Velocità a mezzo carico e potenza normale ».

Con questa modifica le pongo in votazione.

(Sono approvate).

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

« La VIII Commissione (Trasporti) fa voti che, date le condizioni di disagio in cui versa la categoria dei pescatori, allo scopo di agevolare la pesca costiera, il Governo formuli un disegno di legge, integrativo del disegno di legge n. 833, che consenta maggiori facilitazioni, assicuri la garanzia dello Stato sul finanziamento in misura non inferiore al 75 per cento del costo della nave, in modo che il totale dei benefici non sia inferiore al 55 per cento del costo complessivo della nave — entro determinati limiti di potenza della nave ».

Ha facoltà di svolgerlo.

BORSELLINO. Onorevoli colleghi, l'ordine del giorno è motivato dalla considerazione che la categoria dei pescatori, specialmente di coloro che esercitano la pesca costiera nell'Italia meridionale, ha bisogno di speciale aiuto, oltre i normali contributi che per legge vengono concessi alle grosse navi; altrimenti, il contributo dato a questi pescatori è insufficiente. Poiché vi è una legge per il finanziamento delle costruzioni navali, cerchiamo di fare una legge che si adegui anche alle necessità della categoria dei pescatori, affinché essi possano, attraverso la costruzione di piccole navi adatte allo scopo, assicurarsi lavoro.

Mi permetto di ricordare che questa Commissione ebbe ad approvare un finanziamento di 6 miliardi per la costruzione di baleniere che poi non sono state fatte. E allora, questi 6 miliardi vadano ai pescatori allo scopo di migliorarne le condizioni di vita e di lavoro.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Le condizioni dei pescatori italiani sono presenti all'attenzione del Ministero della marina mercantile, poiché questa legge prevede anche agevolazioni, facilitazioni e benefici per la costruzione di pescherecci.

Posso dunque accogliere il suo ordine del giorno, onorevole Borsellino, tranne che per la seconda parte che sarà a suo tempo oggetto di discussione della Camera. Accolgo dunque l'ordine del giorno fino alle parole « maggiori facilitazioni ».

BORSELLINO. Accetto.

GALANDRONE PACIFICO. Per dichiarazione di voto. Io e i colleghi della mia parte abbiamo cercato, attraverso la discussione e la presentazione di emendamenti, di indurre il Governo e la Commissione a rendere questa legge più consona alle necessità italiane nel settore della marina mercantile. Gli elementi di fondo sono stati puntualizzati nella dichiarata necessità di dare stabile lavoro ai nostri cantieri, di far loro superare la situazione di continua crisi e di operare in modo organico per il miglioramento del settore.

Il fatto che tutti gli emendamenti da noi proposti per migliorare in questo senso la legge siano stati sistematicamente respinti, ci fa supporre che sia meramente platonica la dichiarazione di voler raggiungere gli scopi ai quali la legge si intitola e che questa legge ha addirittura motivi più propagandistici che legislativi ed amministrativi.

Siamo stati in forse se chiedere la rimesione di questa legge all'Assemblea o se continuare la discussione in Commissione per cercare di rimuovere la maggioranza e il Governo da questa loro posizione. Dobbiamo purtroppo constatare che non siamo riusciti ad eliminare da questa legge quelle parti che sostanzialmente la rendono una legge propagandistica anziché un efficace strumento legislativo e amministrativo.

Così stando le cose, dichiariamo tuttavia che ci asterremo dal votare questa legge così come ci siamo astenuti dal chiederne il deferimento all'Assemblea, per quest'unica considerazione: che anche una goccia può giovare in questo momento a chi ha tanta sete di lavoro, poiché le condizioni dei nostri cantieri sono veramente drammatiche (e qui pochi le hanno volute ricordare!), così come le condizioni del nostro armamento continuano ad essere difficili.

Credo, da quanto ci è stato detto, che se guardiamo realisticamente alla situazione, vi sarà appena da realizzare la costruzione di 100 o 120 mila tonnellate di naviglio (secondo le previsioni ottimistiche che sono state qui fatte), mentre abbiamo un potenziale costruttivo di quasi 300 mila tonnellate.

Se non respingiamo in questo momento questa « goccia » che viene offerta al settore

delle costruzioni navali, ci rendiamo tuttavia conto che, se approvassimo questa legge, parteciperemmo a questo inganno propagandistico; siamo anzi certi che vi sarà il tentativo di porre i lavoratori di un cantiere contro i lavoratori di un altro cantiere per speculare sulla fame di lavoro che gli operai di questo settore hanno. Da una recente riunione di lavoratori di cantieri di tutta Italia ho potuto infatti rilevare che l'assegnazione della costruzione della stessa nave era attesa nel contempo in diversi cantieri.

Questi sono gli aspetti positivi e gli aspetti negativi di questa legge che ci inducono obiettivamente ad astenerci dal votarla e dal chiederne la rimessione all'Assemblea. Ci asteniamo anche perché lo scopo della diminuzione delle differenze di costi e della stabilità di lavoro nei nostri cantieri non verrà raggiunto con questa legge, poiché le cause della mancanza di lavoro stabile e l'alto costo delle costruzioni risiedono nell'alto costo dei materiali ferrosi e nello sfruttamento dei lavoratori nei cantieri. Il prezzo dei materiali ferrosi non ha subito affatto quella diminuzione prospettataci con l'adesione alla C. E. C. A. Ancora oggi il Governo è costretto a sperare nel ricorso contro la mancata applicazione dei prezzi di listino. Abbiamo dunque motivo di ritenere che questi benefici non saranno applicati alla costruzione delle nostre navi. Perciò è stata respinta la possibilità di un controllo sui cantieri e della istituzione di Commissioni parlamentari e tecniche per l'attuazione di controlli.

Il fatto che nella legge non si prevede un programma di costruzioni navali che vada al di là di questa cifra di 120 mila tonnellate dimostra che si tratta di un programma contingente che manca di un impegno preciso. Questo ci fa pensare che non vi sarà diminuzione di costi nei nostri cantieri e che non vi sarà nuovo lavoro per le nostre maestranze, poiché mancano disposizioni dirette a rimuovere le cause di questa situazione e a migliorare e potenziare l'intervento dello Stato in questa direzione.

Pensiamo, dunque, che questa legge non è affatto una legge organica, poiché trascura tutti gli elementi sostanziali della situazione cantieristica; pensiamo, inoltre, che questa legge non considera nemmeno la funzione e la evoluzione che la marina mercantile e l'armamento italiani dovrebbero avere, poiché abbiamo visto respingerci tutti gli emendamenti che abbiamo presentati a favore della F. I. N. M. A. R. E.

Noi crediamo che interessi privati abbiano concorso e abbiano spinto all'elaborazione di questa legge: interessi privati di chi ha già trovato modo di costruire, ma anche di chi non costruisce e non vuole che altri costruiscano.

Devo inoltre rilevare il carattere indiscriminato con cui viene concesso il contributo senza tener conto delle necessità organiche di un miglioramento qualitativo della nostra marina mercantile, poiché navi da carico liquido e navi da carico secco hanno lo stesso contributo, a pari velocità e a pari tonnellaggio. Quindi, pur non rimandando in Assemblea il provvedimento, noi ci asterremo dalla votazione finale. Altri saranno contenti di questa legge: in primo luogo l'America che ormai ha raggiunto una flotta veramente grande e potente e tende a una posizione di monopolio. Possono anche felicitarne coloro che nella Comunità del carbone e dell'acciaio esprimono questi diversi interessi e se ne potranno felicitare i cantieri inglesi che non si trovano certo nella nostra situazione e che possono avere interesse a non veder risalire la nostra marina mercantile.

Ed ecco spiegato, sotto questo profilo, anche il motivo per cui le nostre proposte di istituire commissioni di assegnazione e commissioni parlamentari, sono state respinte, in funzione degli interessi che si muovono dietro questa legge. Noi dunque ci asteniamo dal votare questa legge e a voi che l'avete voluta contrapponiamo i fatti di una situazione drammatica di cui voi portate la responsabilità passata, presente e futura.

Ci sono categorie di lavoratori che si sono mosse e si muovono sempre più sul terreno della struttura della nostra industria e in particolare dell'industria cantieristica, che minaccia in questo modo, con questo indirizzo, di essere eliminata anch'essa. Nel quadro della riorganizzazione dell'I. R. I., vi contrapporremo la esperienza sociale di questi lavoratori che vogliono lavorare e contribuire a tenere alta la nostra bandiera nei mari del mondo.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. La mia dichiarazione di voto sarà breve, semplice, ma precisa. Debbo rilevare che le affermazioni fatte dall'onorevole Calandrone mi hanno dolorosamente sorpreso. Esse sono in contrasto con la realtà.

Debbo rilevare in primo luogo che questa non è una legge propagandistica. Se una accusa del genere si dovesse fare, andrebbe rivolta ai colleghi della estrema sinistra che — dopo aver contribuito al miglioramento della

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

legge — si rifiutano, per motivi propagandistici, di dare il loro voto al disegno di legge in esame. Non è giusto affermare che questa legge prevede un programma di lavoro contingente e che le provvidenze — che stiamo per approvare — hanno il valore di una « goccia » offerta per le costruzioni navali. Questa legge offre benefici positivi, come del resto riconobbe onestamente lo stesso onorevole Ducci nell'intervento, che fece in sede di discussione generale. Del resto, da un esame obiettivo e sereno si rilevano i seguenti benefici: una larga concessione di sgravi fiscali; il rimborso dei dazi doganali e degli altri oneri doganali sulle materie prime, prodotti semilavorati e prodotti finiti; la concessione di un contributo integrativo (non solo per la costruzione di navi per conto di nazionali ma anche per commissioni fatte da stranieri) allo scopo di ridurre il maggiore costo di produzione nei cantieri italiani in confronto al costo minore praticato nel mercato estero concorrente; le facilitazioni offerte agli armatori di procurarsi il capitale necessario, ad un prezzo onesto, per attuare il vasto programma di nuove costruzioni; la garanzia sussidiaria dello Stato sui mutui contratti; e ciò per reperire più facilmente i capitali necessari per le costruzioni e le trasformazioni da attuarsi nei nostri cantieri.

Queste provvidenze — esaminate con animo libero da ogni passione politica — sono veramente degne della massima considerazione. Devo anche elevare una doverosa protesta per la dichiarazione fatta dall'onorevole Calandrone e cioè che questa legge sia stata preparata dal Ministero per tutelare interessi privati.

Io non so a quali interessi intenda alludere l'onorevole Calandrone. Sta di fatto che tale ipotetica finalità (me lo consenta il collega) è ingiuriosa ed ingiusta perché l'onorevole Cafiero ha criticato il disegno di legge in esame rilevando che esso non soddisfa le esigenze degli armatori, che potrebbero considerarsi gli interessati privati.

Noi della democrazia cristiana approveremo questo disegno di legge con la serena coscienza di avere fatto il meglio che si poteva in questo momento e rileviamo con estrema amarezza che, proprio quando vi è un'iniziativa da parte, del Governo intesa a realizzare notevoli benefici, si tenta dai colleghi dell'estrema sinistra di svalutarne la portata.

Posso anche concedere che i colleghi dell'opposizione non abbiano lo stesso entusiasmo che abbiamo noi nell'approvare

questo disegno di legge, ma negarne pessimisticamente tutta la importanza è agire contro giustizia ed è soprattutto agire contro l'interesse della Nazione e di coloro che dovranno beneficiare della legge medesima.

Per tutte le considerazioni esposte, io ed i miei colleghi della democrazia cristiana (di cui sono sicuro di interpretare i sentimenti) voteremo questa legge con entusiasmo e con gratitudine, verso il Governo, in genere, e nei confronti del Ministro Tambroni in specie, formulando l'augurio vivissimo che questa legge — che rappresenta il massimo sforzo che il Governo ha potuto compiere a favore di un settore nazionale importantissimo — apporti i benefici attesi soprattutto per assicurare la continuità del lavoro a numerose categorie di lavoratori vari.

DUCCI. Onorevoli colleghi, le ragioni per cui noi ci asterremo dal votare questa legge provengono da due ordini di idee. In parte si tratta delle perplessità che sono state già esposte dal collega Calandrone e in parte dal fatto che riteniamo che la riuscita di questa legge dipenda da cause aleatorie che nessuno purtroppo oggi può, in maniera esatta e circostanziata, stabilire.

Debbo nuovamente dare atto che questa è la prima legge di carattere organico che sia stata presentata e che sarà votata dal nostro Parlamento. Le ragioni dell'aleatorietà provengono da una situazione non proprio completamente pessimistica quale ce l'ha rappresentata l'onorevole Cafiero nel suo intervento. Egli infatti non ha mostrato che un lato della medaglia per cui credo sia difficile contraddire quanto ha affermato; ma vi sono ragioni che contrastano con quanto l'onorevole Cafiero ha esposto. Non tutto può essere così pessimistico come egli l'ha tratteggiato. Molto dipende dalle oscillazioni dei noli e dalla buona volontà degli armatori e da tante altre cause su cui non possiamo influire.

Indubbiamente, se questo provvedimento avesse avuto maggiori fondi a disposizione, se avesse potuto incitare i costruttori di navi con benefici e sussidi più rilevanti, la sua funzionalità sarebbe stata garantita. Noi siamo certi che la legge verrà approvata ed è questa una delle ragioni — noi non lo nascondiamo — della nostra astensione. A noi premeva soprattutto che il provvedimento, sia pure ridotto in questi termini, venisse a maturazione, data la situazione dei cantieri navali. A noi sarebbe parso un fatto assai grave se la legge fosse stata rinviata in Assemblea e quindi se ne fosse dovuta ritardare l'approvazione ad ottobre.

Noi ci asterremo formulando voti che la legge si dimostri completamente funzionale e che il numero delle commesse e l'importo del tonnello complessivo siano, nonostante il nostro pessimismo, tali da potere dare, se non un completo carico di lavoro, almeno un'alta aliquota di lavoro a tutti i cantieri.

CAFIERO. Una dichiarazione brevissima, a nome personale e a nome degli amici della mia parte che ritengo condividano il mio punto di vista.

Io voterò la legge. Non mi illudo però che con questa legge noi sistemiamo la situazione dei cantieri italiani. Non è esatto che io abbia fatto un quadro completamente nero; io ho posto naturalmente in rilievo quelle che sono le manchevolezze, in ordine sia all'organicità che alla complessità della legge stessa. Se posso esprimere un pensiero personale, io vorrei domandare che i cantieri italiani siano posti in grado di fare delle costruzioni allo stesso prezzo di quelle estere.

SALA. Pagando gli operai.

CAFIERO. Pagando gli operai: anche noi siamo d'accordo con voi, anche noi tendiamo al miglioramento costante della vita dei lavoratori e, credo, possiamo dare degli esempi precisi di quello che abbiamo fatto e che abbiamo intenzione di fare.

Ho riconosciuto che in questa legge c'è un'innovazione importante, cioè l'extra territorialità dei cantieri riconosciuta negli articoli 1 e 2; ho riconosciuto il tentativo di far vivere la legge per dieci anni. Ma è un tentativo, perché non c'è alcuna ragione che ci possa far ritenere che negli anni successivi al primo la situazione dei cantieri consenta di ridurre il contributo integrativo che costituisce il nerbo della legge stessa.

Riconosco anche che finalmente si è posta mano alla questione del credito navale. Ma dovete convincervi che non è possibile lanciare delle costruzioni navali quando non si ha il credito: anche se si dispone di una parte dei capitali, è evidente che il credito bisogna già averlo. Quindi esso deve essere agevolato il più possibile.

Debbo inoltre dire che noi ci troviamo in una condizione di inferiorità di fronte alla situazione degli altri paesi, perché, mentre in Inghilterra il credito costa dal 3 al 3,50 per cento, qui in Italia se non si va al 7 per cento e non si dà al riguardo piena garanzia all'istituto finanziatore non si ottiene il credito. Sarà specialmente quindi su questo settore che si dovrà in avvenire prestare la massima attenzione. Se si potesse avere il ferro allo stesso

prezzo a cui lo hanno i cantieri esteri, ad esempio, sarebbe eliminata una delle principali deficienze. Noi ci augureremmo di poter avere in un primo anno o anche nei due primi anni di applicazioni di questa legge un numero tale di commesse — era questa la cosa principale — da poter ripartire le spese generali su un piano di costruzioni navali, perché la grave deficienza è la mancanza del volano nelle costruzioni.

Ritengo mio dovere ed anche dovere degli amici che vorranno seguirmi, di votare questa legge, soprattutto perché oggi i cantieri hanno bisogno di lavoro. Ritengo che dobbiamo senz'altro prospettarci la necessità di creare una nuova legge, una legge organica che potrà sostituirsi a questa nel momento che sarà ritenuto più opportuno.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli colleghi, avevo sinceramente desiderato che l'approvazione di questa legge si concludesse senza atteggiamenti e dichiarazioni polemiche e politiche. Ma poiché ciò non è avvenuto, non posso esimersi dal dovere di fare brevi dichiarazioni.

Se fossero vere le ragioni esposte dagli onorevoli Calandrone e Ducci, e in parte anche dall'onorevole Cafiero, la logica coerenza avrebbe imposto a voi di votare contro questa legge; e sarebbe stata per il Governo — che l'ha proposta — la maggior lode, poiché ciascuno avrebbe assunto le proprie responsabilità.

Ho dichiarato al Senato e ripeto qui che le critiche sono utili quando non sono distruttive e che ad un certo momento, sul piano della discussione di leggi economiche e produttive, ciò che vale è la collaborazione, ma soprattutto il leale riconoscimento della qualità delle leggi che vengono proposte al Parlamento.

Non lo dico come ministro proponente, ma ho il dovere di dichiarare che la presente legge, se non costituisce l'*optimum*, che non esiste, costituisce certamente la migliore costruzione legislativa che potesse essere presentata al Parlamento. Nessun paese del mondo (non dico dell'Europa, ma del mondo) possiede una legge organica come quella che oggi avrete la soddisfazione di votare: è il primo serio tentativo di legislazione marittima produttiva sul piano della valutazione delle necessità nazionali e internazionali e delle difficoltà nazionali e internazionali.

Onorevole Ducci e onorevole Cafiero, io vorrei dir loro che prevedere tutto è umanamente impossibile, anzi è così temerario che è paradossale. Non possiamo prevedere le congiunture del prossimo futuro. Con questa

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

legge abbiamo valutato l'attuale congiuntura, che non ho esitato a dichiarare sfavorevole, non solo per l'armamento italiano, ma per l'armamento mondiale.

Desidero aggiungere che al Senato ebbi occasione di rispondere in termini precisi al senatore Roveda, il quale ha presentato una sua proposta di legge che — attraverso una valutazione propagandistica della stampa di opposizione — avrebbe dovuto significare il *non plus ultra* in materia di produttività dei cantieri nazionali. Ebbene, io dissi al senatore Roveda: la sua proposta di legge prevede la costruzione globale di 400 mila tonnellate. La legge che abbiamo discusso, teoricamente (e mi dispiace che si insista ancora sul limite di finanziamento, onorevole Ducci, dopo l'approvazione di un emendamento che toglie ogni possibilità di equivoco su questo punto) prevede in dieci anni la costruzione di 3 milioni di tonnellate; quindi, ben più delle 400 mila tonnellate dell'onorevole Roveda!

Dire che questa legge è un primo passo o che questa legge è l'ultimo passo, è dire qualcosa che non ha riscontro sostanziale nella realtà dei fatti. Questa legge rappresenta il maggiore sforzo che uno Stato democratico ad economia mista come quello italiano poteva fare in favore di un settore economico e produttivo nazionale.

Questa legge mantiene gli stessi benefici delle leggi precedenti, che hanno peraltro servito a ricostruire la marina mercantile italiana, per un periodo di dieci anni, cioè per un lungo periodo.

Ho già dichiarato che la legge potrà essere riveduta e prorogata secondo le necessità. Essa pone certamente l'industria cantieristica nazionale non soltanto su un piano di economicità rigorosa, ma su un piano di rivalutazione dei criteri tecnici della produzione, e quindi, sul piano della concorrenza internazionale.

Affermo, con la maggiore decisione e convinzione, che con questa legge i cantieri italiani sono in grado (e desidero sottolinearlo, onorevole Cafiero) di costruire agli stessi prezzi dei cantieri europei. Il suo diniego è un'opinione meramente personale. Saranno i fatti che conterranno e non certamente le nostre discussioni. È ovvio che, se si arrivasse al disarmo delle flotte mondiali, questa legge non sarebbe operante; ma noi entriamo in quel grande circuito delle leggi economiche internazionali che non sono sottoposte alla nostra discrezione.

Ecco perché mi sarei augurato che la legge, che va a premiare un settore benemerito dell'economia nazionale (cioè il settore marittimo), che va ad incrementare il ciclo della produzione, che va a sovvenire le legittime ansie di circa 40 mila operai, fosse stata approvata anche da voi, onorevoli colleghi della sinistra, perché così avreste potuto dire ai lavoratori italiani che mercè la vostra collaborazione la legge stessa dà affidamento ai lavoratori italiani circa la continuità del loro lavoro.

E vorrei fare all'onorevole Calandrone l'augurio che le sue dichiarazioni non vadano sulla stampa, perché, se venissero lette dagli eventuali committenti stranieri, ella, onorevole Calandrone, avrebbe impedito l'acquisizione di commesse ai cantieri italiani e, quindi, il lavoro agli operai italiani. E penso che lei non voglia assumere questa responsabilità.

Per quanto ho esposto, la Commissione, votando questa legge, farà atto meritorio nei confronti di una grande industria nazionale e soprattutto un atto meritorio sul piano sociale nei confronti dei lavoratori dei cantieri nazionali.

**PRESIDENTE.** Data la complessità della legge e le numerose e importanti modifiche apportate, chiedo che la Presidenza sia autorizzata al coordinamento del testo.

*(Così rimane stabilito).*

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge il cui esame è stato condotto a termine nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

«Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento» (833):

Presenti . . . . .	44
Votanti . . . . .	26
Astenuti . . . . .	18
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

---

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1954

---

*Hanno preso parte alla votazione:*

Angelini Armando, Antoniozzi, Baccelli, Bima, Borsellino, Bovetti, Cafiero, Cottone, De Biagi, Farinet, Ferrario Celestino, Gatto, Greco, Jannelli, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Pietro, Mazza, Menotti, Murdaca, Petrucci, Pintus, Sensi, Sodano, Troisi, Viale, Zanibelli.

*Si sono astenuti:*

Bensi, Bogoni, Borellini Gina, Calandrone Pacifico, Concas, Ducci, Fiorentino, Jacoponi,

Gorreri, Graziadei, Lombardi Carlo, Mancini, Maniera, Merizzi, Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Zamponi.

**La seduta termina alle 12,40.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO VERDIROSI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI