

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XXII.

SEDUTA DI VENERDÌ 24 GIUGNO 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI ARMANDO**

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Aumento dell'autorizzazione di spesa prevista dalla lettera <i>b</i>) dell'articolo 4 della legge 2 aprile 1953, n. 212, per favorire la costruzione di navi da pesca. (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>). (1671)	257
PRESIDENTE	257, 259, 260
BOLDI	258, 259, 260
TERRANOVA, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	259, 260
DUCCI	260
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	260

La seduta comincia alle 9.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Aumento dell'autorizzazione di spesa prevista dalla lettera *b*) dell'articolo 4 della legge 2 aprile 1953, n. 212, per favorire la costruzione di navi da pesca. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1671).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aumento dell'autorizzazione di spesa prevista

dalla lettera *b*) dell'articolo 4 della legge 2 aprile 1953, n. 212, per favorire la costruzione di navi da pesca ».

Riferirò io stesso sul disegno di legge, che è stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 15 giugno scorso. Esso tende a favorire la costruzione di navi da pesca: poiché sono stati recuperati dei fondi per un miliardo e mezzo utilizzabili a questo scopo, si rende necessaria l'approvazione di questo provvedimento entro il 30 giugno, termine di chiusura dell'anno finanziario, per evitare che detti fondi vadano in economia.

La crisi dei cantieri navali in ferro, che si profilava all'inizio del 1954, può ritenersi ormai superata in seguito all'entrata in vigore della legge 17 luglio 1954, n. 522, che ha offerto la possibilità ai predetti cantieri di acquistare nuove importanti commesse per conto di armatori sia nazionali, sia stranieri.

Non si trovano, però, in uguale situazione favorevole i cantieri navali che lavorano in legno, tanto che in questo settore — che pure dà lavoro a circa diecimila operai — la crisi è notevole e mancano adeguate e necessarie provvidenze per una ripresa dell'attività.

La citata legge n. 522 prevede delle agevolazioni anche per la costruzione delle navi in legno, ma tali agevolazioni riguardano esclusivamente l'esenzione dal pagamento dell'I.G.E.; e d'altro canto mancano assolutamente contributi dello Stato a fondo perduto.

Con la legge del 2 aprile 1953, n. 212, è stata prevista, all'articolo 4, lettera *b*), la spesa di un miliardo — da gravare sui fondi

già stanziati con la legge n. 75 e con la legge 5 settembre 1951, n. 902 — per favorire lo sviluppo e il rinnovamento del naviglio peschereccio con i benefici contemplati dalla medesima legge n. 75. Con tale cifra è stato possibile costruire solo circa 85 motopescherecci e installare nuovi apparati motori su circa 40 unità.

Ora, mentre con gli anzidetti fondi è stato possibile accogliere tutte le domande presentate nei termini previsti dalla legge n. 212 per la sostituzione di nuovi apparati motori, per la costruzione di navi da pesca, invece, su circa 1600 domande presentate ne sono state accolte solo 85 circa.

Per quanto riguarda la sostituzione di nuovi apparati motori, la legge n. 522 prevede già adeguate provvidenze, per cui il problema sorge per la costruzione di nuovi scafi sui quali dovranno essere installati apparati motori nuovi o usati in buono stato e, quindi, in piena efficienza, provenienti da altri scafi, che per la loro vetustà non possono più continuare l'esercizio della pesca.

Le numerose domande all'uopo avanzate dal cetto armatoriale e la preoccupante situazione dei cantieri in legno hanno consigliato l'opportunità di risolvere almeno temporaneamente il grosso problema, in attesa di un eventuale nuovo provvedimento legislativo a lungo termine, analogamente a quanto si è fatto per le costruzioni in ferro con la legge n. 522.

Per fare fronte agli oneri derivanti dall'accoglimento delle domande in corso e di quelle che eventualmente saranno presentate, oneri che sono stati valutati a circa 1.200 milioni, vengono utilizzati quei fondi già stanziati con le precedenti leggi e, come dicevo in principio, non utilizzati.

In particolare, tali fondi sono costituiti per 500 milioni da economie realizzate sul complesso dell'autorizzazione di spesa recata dalla legge 2 aprile 1953, n. 212, e per 700 milioni mediante corrispondente riduzione della spesa di lire 4 miliardi autorizzata dall'articolo 70 della legge 25 luglio 1952, n. 949.

Per raggiungere questi scopi è stato presentato questo disegno di legge che, dopo l'approvazione da parte del Senato, ha avuto anche il parere favorevole della Commissione Finanze e tesoro della Camera.

Con l'articolo 1 si prevede, al primo comma, l'aumento a lire 2.200 milioni dell'autorizzazione di spesa già prevista in un miliardo di lire dalla lettera b) dell'articolo 4 della legge 2 aprile 1953, n. 212. Al secondo comma dello stesso articolo viene stabilito l'aumento

della spesa da lire 4.400 milioni, autorizzata dall'articolo 10 della legge n. 212 per l'esercizio 1954-55, a lire 5.100 milioni e la corrispondente riduzione della spesa da lire 4 miliardi — autorizzata dall'articolo 70 della legge 25 luglio 1952, n. 949, per l'esercizio 1954-55 — a lire 3.300 milioni.

In sostanza, il reperimento dei fondi per fare fronte alle esigenze di questo disegno di legge è costituito da queste cifre, le quali comportano una disponibilità di 1.200 milioni.

Il cetto modesto dei pescherecci attende questa disposizione; i cantieri minori l'attendono con uguale ansietà. Con questi fondi noi possiamo andare incontro al rinnovamento del naviglio peschereccio, con tutte le conseguenze, non solo di benefici di carattere privato, ma anche di carattere nazionale, ai fini, ad esempio, del reperimento dei prodotti ittici necessari al nostro paese.

Molte analisi si sarebbero potute fare sulla opportunità o meno di favorire le costruzioni in legno; ma se ne parlerà allorquando il Governo presenterà un testo di legge definitivo. Per ora invito la Commissione a voler approvare il disegno di legge, per evitare, come dicevo in principio, che i fondi in esso utilizzati vadano in economia.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BOIDI. Non si possono non apprezzare le ragioni, ampiamente illustrate dal nostro Presidente, che hanno indotto il Ministro della marina mercantile a presentare questo disegno di legge; tuttavia, dal mio canto, non posso non mettere in luce gli inconvenienti che potrebbero derivare da una non oculata concessione dei contributi previsti dalla legge.

Attualmente, la situazione del naviglio peschereccio è la seguente: 2624 motopescherecci contro 5187 motobarche. Queste motobarche sono, in gran parte, vecchie carcasse su cui sono stati installati dei motori, anch'essi non sempre nuovi: anzi, molto spesso, di terza o di quarta mano.

Ora, data la proporzione di queste motobarche e considerate le loro precarie condizioni di efficienza, risulta evidente che, se si vuole realmente promuovere lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura, occorre innanzitutto preoccuparsi del rinnovamento delle motobarche, all'uopo stabilendo dei criteri di priorità nella concessione dei contributi.

Se non ci fossimo trovati nella necessità di procedere alla rapida approvazione del provvedimento, io avrei presentato un emendamento in proposito; ma le chiare argomen-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GIUGNO 1955

tazioni del nostro Presidente mi hanno consigliato di limitarmi alla presentazione di un ordine del giorno in cui il Governo viene impegnato, in sede di applicazione della legge, a regolamentare la concessione dei contributi secondo una scala di priorità. Scala di priorità che riguarda soprattutto i piccoli pescatori, gli artigiani della pesca, vale a dire i proprietari di motobarche, perché è evidente che, mettendo sullo stesso piano di partenza grossi e piccoli proprietari, saranno sempre i primi a godere dei maggiori vantaggi, come sempre avviene in ogni campo. Il mio desiderio è che si eviti nel modo più assoluto che questi contributi vadano nelle mani degli speculatori, di armatori improvvisati, di gente che, magari, non ha mai visto il mare.

Per raggiungere il mio scopo — e ciò è ben precisato nel mio ordine del giorno — è necessario dare la precedenza, nell'ordine, a quei proprietari di navi che sostituiscano con nuovi e moderni apparati motori i vecchi o inefficienti motori installati su scafi ancora efficienti; a coloro che costruiscano scafi in sostituzione di scafi non più idonei, utilizzando i motori redditizi; a coloro che provvedano alla costruzione di nuove navi complete e nel contempo demoliscano le vecchie ed inefficienti unità; a coloro, infine, i quali provvedano ad installare nuovi e moderni attrezzi su navi efficienti ed in esercizio.

Do lettura del mio ordine del giorno:

« L'VIII Commissione permanente (Trasporti) approvando il disegno di legge n. 1671 impegna il Governo di volere, in sede di attuazione della legge, regolamentare l'ammissione ai benefici previsti dalla legge in modo da dare la precedenza e la preferenza ai proprietari di navi che: a) sostituiscano con nuovi e moderni apparati motori i vecchi o inefficienti motori installati su scafi ancora efficienti; b) costruiscano scafi in sostituzione di scafi non più idonei, utilizzando i motori redditizi; c) provvedano alla costruzione di nuove navi complete e nel contempo demoliscano le vecchie ed inefficienti unità; d) provvedano alla installazione di nuovi e moderni attrezzi su navi efficienti ed in esercizio ».

Poiché ho visto che l'onorevole Sottosegretario faceva dianzi cenni di diniego, mi permetto di fargli osservare che, essendo, con questa nuova legge, la concessione dei contributi demandata alla facoltà discrezionale del ministro, sia consentito invocare dal Ministro stesso questa regolamentazione da me proposta, che certamente risponde a criteri di giustizia.

PRESIDENTE. Secondo me, l'osservazione dell'onorevole Boidi è giusta; tuttavia bisogna tener presente più di una cosa: anzitutto, l'iniziativa parte da chi fa la richiesta e non dal Ministero, e quindi molte volte le richieste non vengono fatte affatto; in secondo luogo, il contributo non è in misura del cento per cento, e spesso si è dato il caso che si è dovuto rifiutare l'accoglimento di domande per l'impossibilità, da parte dei presentatori, a provvedere con propri mezzi alla parte finanziaria loro spettante.

Ritengo, quindi, che il desiderio del collega Boidi non possa essere accolto in forma impegnativa.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Pur apprezzando le osservazioni dell'onorevole Boidi, debbo tuttavia ricordargli che l'articolo 2 del disegno di legge prevede l'accoglimento non soltanto delle domande che saranno presentate, ma anche di quelle già presentate. Il che significa che non si potranno non tenere queste ultime nella debita considerazione. D'altra parte, da calcoli fatti, pare che la somma stanziata debba essere sufficiente per accogliere quasi tutte le istanze, in quanto questa disposizione non riguarda il rinnovo dei motori, al quale si provvede con la legge Tambroni. E la mia affermazione è dimostrata da precisi calcoli fatti dai nostri uffici. Infatti, un motopeschereccio in legno di medio tonnellaggio, poniamo da 35 tonnellate, con apparato motore da 110 cavalli, munito di frigorifero e impianto elettrico, viene a costare in media 21 milioni e 250 mila lire; i contributi ammontano in media a 8 milioni...

BOIDI. Non è esatto! Io sono in possesso dei dati relativi alla costruzione di un motopeschereccio da 25 tonnellate. Il costo complessivo del suo scafo ammonta a 3 milioni e 800 mila lire.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Già, ma lei parla soltanto dello scafo!

Ritornando al mio ragionamento, volevo dimostrare che con la cifra a disposizione noi possiamo provvedere a rinnovare oltre 200 unità da pesca con motori in buono stato, provenienti da altre navi; la somma rimanente è sufficiente per poter accogliere la maggior parte delle domande.

L'ordine del giorno, pertanto, può essere accolto come raccomandazione.

BOIDI. Non posso essere d'accordo col Sottosegretario di Stato, il quale parte dal principio che, esistendo già delle domande, sono queste ad avere un diritto di priorità su

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GIUGNO 1955

quelle che saranno presentate successivamente.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non è questo il mio pensiero: io ho detto soltanto che bisogna tener conto anche delle domande che sono state già presentate.

D'altra parte, poiché, come anche il Presidente ha dianzi ricordato, sarà presentato un disegno di legge con il quale verrà incontro ai cantieri per la costruzione delle navi in legno, è chiaro che allora si potranno realizzare le aspirazioni di tutti i presentatori delle domande.

PRESIDENTE. Purtroppo, il settore dei pescherecci si trova in crisi non tanto per la mancanza di contributi quanto per la mancanza di finanziamenti. I mutui non vengono concessi, perché è stato dimostrato che il 70 per cento di coloro che ne hanno avuti non hanno pagato neppure il primo semestre di interessi.

Perciò, il problema è molto vasto. Secondo me, noi oggi dobbiamo soltanto, mediante l'approvazione di questo disegno di legge, fare in modo che questi 1.200 milioni non vadano perduti, salvo poi, in un secondo momento, a riesaminare tutta la questione, ma principalmente quella del credito.

BOIDI. Trasformo l'ordine del giorno in raccomandazione, quindi sostituisco alla parola « impegna », la parola « raccomanda ».

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Così posso accettarlo.

DUCCI. Dico subito che noi voteremo a favore del disegno di legge. Non posso, tuttavia, fare a meno di osservare ciò che, implicitamente se non esplicitamente, ha rilevato il nostro Presidente nella sua relazione. La considerazione da fare è che questa legge è un anacronismo se essa, con la costruzione di piccole navi in legno, ritiene di risolvere il problema del rammodernamento delle navi da pesca.

Perciò, noi approviamo questa legge che, sia pure in limiti ristretti, va in aiuto dei piccoli cantieri, le cui condizioni sono a tutti note.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli che, non essendovi osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

La somma di lire 1 miliardo da destinarsi, ai termini dell'articolo 4, lettera b), della legge 2 aprile 1953, n. 212, allo sviluppo ed alla

rinnovazione del naviglio peschereccio e della relativa attrezzatura con i benefici previsti dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni, è elevata a lire 2.200 milioni.

La spesa di lire 4.400 milioni, autorizzata dall'articolo 10 della legge 2 aprile 1953, n. 212, per l'esercizio 1954-55, è elevata a lire 5.100 milioni e, in corrispondenza alla spesa di lire 4 miliardi autorizzata dall'articolo 70 della legge 25 luglio 1952, n. 949, per lo stesso esercizio, è ridotta a lire 3.300 milioni.

(È approvato).

ART. 2.

Per la costruzione di navi da pesca di cui al precedente articolo 1 l'ammissione ai benefici è concessa dal Ministro della marina mercantile, senza l'osservanza della procedura prevista dal secondo comma dell'articolo 2 della legge 8 marzo 1949, n. 75, sia in base alle domande già presentate ai sensi dell'articolo 5 della legge 2 aprile 1953, n. 212, sia in base a nuove domande presentate entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 3.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Aumento dell'autorizzazione di spesa prevista dalla lettera b) dell'articolo 4 della legge 2 aprile 1953, n. 212, per favorire la costruzione di navi da pesca » (1671):

Presenti e votanti	35
Maggioranza	18
Voti favorevoli	35
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GIUGNO 1955

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Armando, Baccelli, Bensi, Bima, Bogoni, Boidi, Cafiero, Calandrone Pacifico, Cappugi, Cerreti, Colasanto, De Biagi, Ducci, Ferrari Riccardo, Ferrario Celestino, Fiorentino, Gorreri, Graziadei, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombari Pietro, Mancini, Mamera, Mazza, Merizzi,

Moscatelli, Petrucci, Reali, Roasio, Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Troisi e Zambelli.

La seduta termina alle 9,40.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI