

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

X.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 GIUGNO 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE.

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	77
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile (1281);	
Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale (1282);	
Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento (1283) . . . . .	77
PRESIDENTE . . . . .	77, 80, 94, 98, 99, 102
SINESIO, <i>Relatore</i> . . . . .	78, 94
MACCHIAVELLI . . . . .	80
GIACHINI . . . . .	82
DAGNINO . . . . .	86
MANCINI ANTONIO . . . . .	87
FRANCO RAFFAELE . . . . .	88, 97
DE CAPUA . . . . .	89
ALBA . . . . .	92
SPAGNOLLI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	94, 97, 99
GAGLIARDI . . . . .	99
MARCHESI . . . . .	102
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	102

La seduta comincia alle 9,50.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Giglia e Volpe.

**Discussione dei disegni di legge: Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile (1281); Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale (1282); Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (1283).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento nel naviglio mercantile » (1281), già approvato dal Senato; « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962,

n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » (1282), già approvato dal Senato; « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (1283), già approvato dal Senato.

Data l'interdipendenza dei problemi che trattano, se non vi sono obiezioni, la discussione generale di questi tre disegni di legge sarà fatta contemporaneamente.

*(Così rimane stabilito).*

Gli onorevoli colleghi sanno quale urgenza e necessità vi sia di approvare questi provvedimenti, per essersene resi conto nel corso stesso delle visite, che abbiamo avuto occasione di effettuare, nelle città portuali del nostro paese.

Peraltro, prego gli onorevoli colleghi di intervenire con tutta l'ampiezza e libertà nella discussione per il miglior approfondimento dei provvedimenti.

Il Relatore, onorevole Sinesio, ha facoltà di svolgere la relazione.

SINESIO, *Relatore*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, debbo ringraziare per avermi dato la possibilità di poter, ancora una volta, sulla linea tradizionale della Commissione trasporti della quale faccio parte da tanti anni, portare il mio contributo di relatore nei riguardi dei tre provvedimenti oggi al nostro esame. Tanto più che già ho avuto l'onore, in altra legislatura, di essere stato relatore di precedenti provvedimenti, sui quali ho avuto occasione, sia in sede di relazione al bilancio della marina mercantile sia in sede di relazione al bilancio delle partecipazioni statali, di sollevare pienamente quelli che sono oggi non tanto problemi congiunturali ma problemi di prospettiva che riguardano la materia che stiamo trattando. Anzi faccio presente che su questa materia lo stesso Ministro Spagnolli proprio nella seduta di ieri in sede di dibattito nella Commissione dei 75, ha fatto intravedere attraverso le dichiarazioni rese, quale può essere, nell'ambito della programmazione, la parte che bisogna affidare al Ministero della marina mercantile per quanto riguarda i cantieri e tutta l'industria cantieristica ed i problemi che ad essa sono legati.

Mi rendo conto di quanto rilevato ieri dall'onorevole Ministro, che cioè egli si trova a dover combattere su diversi, autorevoli fronti per cercare di risolvere i problemi di base, che sono appunto di competenza del Ministro della marina mercantile. Se non dovessimo

approvare tre schemi governativi, che peraltro sono stati già discussi e approvati in seduta pubblica da parte del Senato, certamente per primo io stesso avrei rilevato l'opportunità e la necessità di affiancare l'opera del Ministro della marina mercantile con la presenza e la solidarietà del Ministro più direttamente interessato in questa materia, della quale ha indubbiamente la competenza specifica: il Ministro delle partecipazioni statali.

I tre provvedimenti a favore dell'industria cantieristica, delle costruzioni navali e dell'armamento si integrano: non sono cioè tre provvedimenti a sé stanti, tant'è vero che io sono l'unico relatore per tutti e tre. Essi cercano di consentire all'armamento di ottenere dai cantieri navali italiani navi che si avvicinano come prezzo a quelle dei cantieri stranieri. Purtroppo noi abbiamo sempre seguito questo sistema degli interventi effettuati volta per volta con apposite leggi, là dove Parlamenti di altre nazioni fanno delle leggi che rimangono in vigore, fatti salvi gli stanziamenti, che il Governo può decretare di volta in volta, di anno in anno. Da noi invece la scadenza della legge è legata al termine del fondo messo a disposizione.

Non ripeterò in questa sede quanto è stato così bene detto dagli onorevoli colleghi del Senato, con le loro critiche o i loro consensi. Si tratta di provvedimenti già di per se stesso scontati, e non soltanto nell'opinione pubblica, ma anche in quella del Parlamento; provvedimenti che servono oggi a dare materia agli onorevoli colleghi per puntualizzare una situazione, per focalizzare una prospettiva, e che cercano di risolvere, sia pure temporaneamente e urgentemente, dei problemi che debbono passare da quella che è la fase puramente legislativa alla fase pratica di attuazione nei cantieri.

Mi affiderò pertanto, più che a una relazione molto ampia e che tenga conto dei consensi e dei dissensi manifestati nell'altro ramo del Parlamento, a una integrazione di quello che appunto al Senato è stato detto da parte del Ministro, del relatore e degli onorevoli colleghi che fino a qualche anno fa facevano parte di questa Commissione.

Farò un'unica relazione per tutti e tre i disegni di legge, che si propongono di dare ai cantieri una possibilità di lavoro.

La relazione presentata dal Governo per illustrare il disegno di legge sottoposto al vostro esame, nonché le argomentazioni addotte in favore di esso dal senatore Florena per l'esame già svoltosi al Senato, hanno esaurientemente illustrato sia le finalità che ci si

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1964

propone di raggiungere, sia la necessità della sua più sollecita approvazione.

Il disegno di legge in esame ripristina i precedenti provvedimenti (legge 24 luglio 1959, n. 622, emendata dalla legge 9 gennaio 1962, n. 2 e integrata dalla legge 29 ottobre 1962, n. 1604) la cui efficacia è scaduta il 30 giugno 1963. Ripristina cioè un premio per favorire la demolizione di navi di età superiore ai 15 anni e la costruzione di nuove unità sostitutive.

I precedenti provvedimenti prima richiamati hanno consentito la demolizione di circa 750 mila tonnellate di naviglio antieconomico e la costruzione di nuove navi per un tonnellaggio complessivo di poco inferiore (700 mila tonnellate).

L'alta percentuale di navi con età superiore ai 15 anni incidente nella costituzione della flotta italiana (38 per cento, pari a 2 milioni 125 mila 16 tonnellate) impone che ci si preoccupi di favorire l'eliminazione di naviglio certamente antieconomico sostituendolo con altro che ben possa sostenere la sempre più agguerrita competizione sul mercato dei traffici.

Se si raffrontano i dati statistici riportanti la ripartizione per età delle flotte più progredite, notiamo che le due nazioni aventi la minor percentuale di navi di età superiore ai 15 anni sono rispettivamente la Norvegia, con la percentuale del 10,5 per cento, e la Germania Federale, con la percentuale dell'11,5 per cento. È da rilevare che in ambedue questi Paesi esistono provvidenze continuative a favore degli armatori per l'alienazione e la demolizione delle navi di età elevata. Ed è a tutti noto che cosa rappresenti, ad esempio per l'economia norvegese, il possesso di una flotta efficiente.

Infine, non bisogna dimenticare altri due aspetti sostanziali che il provvedimento in questione riveste; anzitutto è un incentivo per affidare ai cantieri nazionali commesse per nuove costruzioni ad essi tanto necessarie; in secondo luogo consente di sanare lo stato di incertezza derivante a quegli armatori che, pur avendo avanzato in tempo le domande necessarie per ottenere i premi, non ne hanno potuto usufruire per l'avvenuta scadenza della legge.

Quanto all'integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, la relazione del Governo, completata da quella presentata dal senatore Florena per l'esame al Senato di questo provvedimento, ha messo in chiara luce l'utilità di quanto in esso previsto a favore dell'armamento nazionale, gli

obiettivi che ci si propone di raggiungere e la meccanica per la concessione dei benefici proposti.

Il provvedimento non rappresenta alcuna innovazione, ma soltanto un rifinanziamento della legge 19 gennaio 1962, n. 1, per assicurarne l'operatività fino all'esercizio finanziario 1967-68. Anche questo provvedimento, come altri in corso di esame sia a favore dell'armamento sia a favore dei cantieri navali, rappresenta un mezzo per sanare una situazione di disagio venutasi a determinare a causa dell'insufficienza dei fondi a disposizione per l'operatività della legge esistente.

Non vi è dubbio quindi che sia estremamente urgente provvedere all'approvazione di esso. Non è da dimenticare inoltre che in tutti i maggiori Paesi marittimi del mondo provvedimenti simili sono in atto sia da parte di Governi sia da parte di organizzazioni finanziarie di carattere pubblico o privato. Meritano di essere citate le misure adottate recentemente dal Governo britannico che ha stanziato 75 milioni di sterline per concedere ai propri armatori finanziamenti agevolati per acquisto di nuove navi ordinate presso i cantieri inglesi.

Ci sarebbe solo da dire che in genere, nella maggior parte degli altri paesi, tali facilitazioni non sono istituite con provvedimenti limitati nel tempo ma aventi carattere continuativo pur se soggetti a periodiche variazioni nella regolamentazione per tener conto delle varie situazioni dei mercati finanziari.

Infine nei riguardi del disegno di legge n. 1283 affermiamo che tale provvedimento ha esclusivamente il fine di completare gli stanziamenti necessari al meccanismo previsto dalla legge 31 marzo 1961, n. 301, che, come è noto, richiede un impegno da parte dello Stato di 62 miliardi.

Per ovvie ragioni la legge 31 marzo 1961, n. 301, provvide ad uno stanziamento parziale di 24 miliardi. Nella scorsa legislatura la legge 18 febbraio 1963, n. 318, aumentò gli stanziamenti necessari di altri 24 miliardi, portando l'ammontare complessivo di essi a 48 miliardi.

Dagli atti parlamentari relativi alla discussione di questa seconda legge citata, risulta come fosse messa in chiara evidenza l'insufficienza dello stanziamento allora proposto.

Il disegno di legge in oggetto è quindi la logica conseguenza di tale stato di fatto ed ha essenzialmente il fine di consentire l'ammissione ai benefici di navi già in costruzione o già commesse ai cantieri nazionali.

Sarebbe superfluo soffermarsi sulla necessità di approvare con ogni sollecitudine il provvedimento in esame. Basta por mente al danno che potrebbe derivare ai cantieri se, per carenza di fondi, dovessero subire una riduzione del proprio carico di lavoro.

Nel ricordare agli onorevoli colleghi che la V Commissione ha espresso a maggioranza parere favorevole sui disegni di legge, esprimo anch'io il mio parere favorevole all'approvazione dei tre provvedimenti.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Sinisio per la esauriente relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

**MACCHIAVELLI.** Ritengo sia stato quanto mai opportuno, come giustamente ha detto il relatore, che i tre provvedimenti siano stati portati insieme, perché sono intimamente connessi uno con l'altro.

Desidero inoltre fare un anticipo affermando che questi disegni di legge saranno senz'altro dal nostro gruppo approvati, perché siamo consapevoli della loro importanza e della urgenza. Dobbiamo inoltre tener presente che c'è davanti a noi il termine del 30 giugno che ci impegna a fare tutto quello che si può nel tempo e nei termini consentiti.

Concordo con coloro che affermano che questi tre provvedimenti non risolvono il problema dei nostri cantieri e i problemi della nostra flotta mercantile. A tal proposito mi permetterò ricordare che proprio ieri abbiamo presentato alla Commissione dei 75 un ordine del giorno, di cui do lettura, e che ripresento alla nostra Commissione.

Anche l'onorevole Ministro ha accennato a lavori in corso perché tutto il problema sia prospettato all'attenzione ed approvazione del Parlamento nella più vasta visione della programmazione.

Nella discussione al Senato si è accennato ai benefici apportati dalla legge che sta per scadere, la quale avrebbe avuto come sua concreta realizzazione 794.999 tonnellate di naviglio vetusto demolito, contro 667.560 tonnellate di naviglio nuovo costruito, con una perdita all'incirca di 100.000 tonnellate. Ora tale perdita ha la sua importanza, anche se bisogna tener presente che il naviglio demolito era fatto con materiali molto pesanti mentre quello nuovo, fatto con criteri tecnici più moderni, ha permesso l'impiego di materiali più leggeri.

Bisogna tener presente poi che il naviglio varato si può considerare pressoché nullo, se posto in confronto al naviglio varato globalmente in tutto il mondo.

A questo proposito mi sia consentito citare alcuni dati che hanno notevole importanza e che sono molto significativi per una conoscenza e per una precisa visione della gravità della situazione.

Nel 1950 abbiamo varato 107.000 tonnellate su 3.500.000 tonnellate varate nel mondo. Nel 1958, 551.000 tonnellate su 9.270.000 complessive nel mondo; nel 1962, 348.000 su 8.320.000 tonnellate nel mondo.

Come si vede, a prescindere dalla situazione di congiuntura, abbiamo una troppo poca competitività con l'estero, e non soltanto con il Giappone (ché oggi è di moda fare il paragone con la cantieristica giapponese), ma anche con altri Paesi quali la Norvegia e la Svezia, un po' meno forse conosciuti dall'opinione pubblica.

In dieci anni il potenziale dell'industria cantieristica giapponese, norvegese e svedese è aumentato di circa quattro volte, sia per la loro possibilità nel campo della riparazione delle navi, sia per l'efficienza degli impianti: impianti rammodernati, fatti con nuovi criteri, più adeguati alla tecnica moderna.

In Italia abbiamo un cantiere che viene spesso ricordato come un cantiere-pilota, un cantiere modello: quello di Genova. Ed è vero: l'« Ansaldo » di Genova è uno dei cantieri più moderni che abbiamo, dove si è passati — con dolore soltanto degli amanti dei tradizionali vari — dal varo classico a quello moderno fatto in bacino. Pur tuttavia ho la preoccupazione (ed è questo un richiamo che mi permetto di fare al signor Ministro della marina mercantile, con viva preghiera di trasmetterlo al Ministro delle partecipazioni statali) che con le sempre più crescenti necessità e le sempre più moderne tecniche, anche il cantiere « Ansaldo » fra uno o due anni possa essere superato da quelle che sono e saranno le concezioni di altri cantieri, specialmente quelli succitati del Giappone, della Norvegia e della Svezia.

Dobbiamo quindi fare uno sforzo maggiore perché, a prescindere da questi progetti di legge, noi abbiamo in Italia delle maestranze e dei tecnici altamente qualificati, e rischiamo di perderli. Vediamo infatti che in questi ultimi anni nei cantieri non vi sono state assunzioni, ma soltanto diminuzioni del personale, degli esodi talora imposti, talora volontari. Il nostro personale e le nostre maestranze sono portati a lavorare all'estero; e questo per un duplice ordine di motivi: 1) anzitutto, perché qui non sempre hanno una tranquillità d'impiego; 2) secondariamente,

perché all'estero godono di una maggiore retribuzione.

A questo proposito mi sia consentito aprire una parentesi, rivolgendomi soprattutto a coloro che fanno ricadere il maggior costo sempre sulle spalle dei lavoratori, ciò che invece non risponde quasi mai a verità; certamente non risponde a verità in questo specifico settore, dove l'incidenza della mano d'opera non supera il 25 per cento del costo totale. Se poi si tien conto dell'importanza della mano d'opera nella costruzione di una nave, risulta evidente come questo 25 per cento non possa essere considerato una percentuale eccessiva; tanto più che, in raffronto con la retribuzione di altri lavoratori, quella delle maestranze cantieristiche è una delle più basse d'Italia.

A ciò si aggiunga un altro gravissimo problema: la media delle maestranze che lavorano nel settore in esame è troppo vecchia; e ciò dipende dal fatto che i giovani si dirigono verso altri indirizzi. A Genova, per esempio, è meglio fare l'usciera municipale a 120 mila lire il mese, piuttosto che l'operaio in un cantiere, a retribuzione quasi dimezzata.

Ciò premesso, dobbiamo fare alcune considerazioni per quanto attiene specificamente alla nostra flotta. Si è avuta una accentuata evoluzione dei rapporti di forza fra le flotte mercantili dei vari Paesi, e non soltanto fra quelle tradizionali; anzi, particolarmente fra quelle tradizionali e quelle nuove (dicendo nuove, mi riferisco a quelle dei Paesi già sottosviluppati che si affacciano oggi alla vita, con delle possibilità, delle prospettive che stanno portando a una politica veramente interessante, sulla quale ritengo sia opportuno appuntare la nostra vigile attenzione).

Miglioramenti non soltanto si sono avuti nel naviglio del blocco sovietico (anche se è interessante rilevare come, dal 1960 al 1963, la flotta sovietica sia salita dal 3,20 al 5 per cento, con sette milioni di tonnellate), ma in quasi tutte le marinere del mondo. Anche a questo proposito, credo che alcuni dati serviranno a meglio orientarci.

Nella Grecia nel 1962 si è avuto un incremento di 1.098.000 tonnellate (anche se si potrebbe obiettare che tale incremento è dovuto al passaggio dalle bandiere ombra alla bandiera nazionale: tuttavia tale incremento sussiste); nel Giappone 916.000 tonnellate, in Russia 618.000, in Norvegia 486.000, in Inghilterra 196.000, in Svezia 170.000, in Germania 153.000. Scendiamo poi all'Italia, con 92.000 tonnellate; 92.000 tonnellate si sono

avute anche in Danimarca. Infine, la Francia ha registrato un incremento di 45.000 tonnellate.

Vediamo dunque che la flotta mondiale, in un anno, sempre tenendo come pietra di paragone il 1962, ha avuto un incremento di ben quattro milioni di tonnellate, al quale l'Italia ha partecipato con appena 92.000 tonnellate: meno, cioè, del 10 per cento dell'incremento avuto dal Giappone e dalla Grecia!

A ciò si deve aggiungere — ed è questo uno dei dati negativi richiamati dal Relatore — che la nostra è una delle flotte più vecchie che solcano i mari. Su cinque milioni circa di tonnellate (ammontare complessivo della nostra flotta) noi abbiamo tuttora 79 *Liberty* per 562.000 tonnellate ancora in forza alla nostra marineria, e 12 *Liberty* trasformate in motonavi, per 84.743 tonnellate: ciò che rende non competitiva la nostra flotta sul mercato internazionale dei noli. Perché le navi che hanno un'età superiore ai 15 anni — come è stato giustamente ricordato — cioè le navi che hanno una minore competitività, ammontano al 40 per cento circa (se non erro, al 42 per cento) dell'intera flotta italiana, contro il 12 per cento della flotta norvegese e il 13 per cento della flotta tedesca. In conseguenza abbiamo in Italia circa 500 mila tonnellate in disarmo (pari al 9 per cento del tonnellaggio totale), mentre in Germania e in Giappone non vi è alcuna nave in disarmo e in Norvegia ed in Francia vi è la modestissima percentuale del 2 per cento; la flotta mondiale ha una percentuale del 4 per cento in disarmo. Ciò significa che il nostro Paese ha il doppio della media di navi in disarmo nel mondo. È un fattore che comporta gravissime conseguenze per la bilancia dei pagamenti e dev'essere tenuto presente in modo particolare in questo momento, in cui siamo preoccupati per la difesa della nostra economia.

Non dobbiamo certo attuare una politica autarchica, così com'è stata attuata nel passato, ma dobbiamo preoccuparci di contribuire a sollevare la nostra bilancia dei pagamenti in tutti i settori dove ciò è possibile.

Ho ascoltato ieri, in occasione della discussione del nostro bilancio alla Commissione dei 75, alcuni dati impressionanti. I 180 miliardi spesi per pagare noli a navi straniere sono una cifra esagerata, che non avrebbe dovuto essere portata in passivo sulla nostra bilancia dei pagamenti.

I provvedimenti oggetto d'esame hanno avuto la nostra approvazione ed altri ancora ne avremmo dovuto prendere; sono certo che il Ministro sarà vigile a tale riguardo (basti

pensare a quanto è accaduto in occasione del trasporto del grano dagli Stati Uniti all'Unione Sovietica): ma resta il fatto che sono stati spesi 180 miliardi dall'Italia per il trasporto di merci da parte di navi straniere.

I 50 o 60 miliardi di lire spesi per l'importazione di pesce sono un fatto gravissimo, tanto più se si tiene presente che il nostro Paese è in gran parte proteso verso il mare. È vero che le nostre acque stanno diventando povere di pesci per un insieme di circostanze, compresi certi sistemi di pesca nelle immediate vicinanze del litorale con reti a strascico; il Mediterraneo è quello che è, ha zone di maggiore o minore pescosità, ma proprio per questo noi dobbiamo orientare la nostra pesca anche verso le zone oceaniche e ciò si potrà fare solo con un naviglio efficiente e moderno; si tratta di un settore che non può essere considerato di secondaria importanza, anche se vi saranno destinate navi con un tonnellaggio inferiore a quello delle grandi navi varate nei nostri cantieri.

So che qualcosa è stato fatto ed altro si farà — spero al più presto —; infatti ieri il Ministro, in risposta ad un nostro ordine del giorno, ha preannunciato l'elaborazione di soddisfacenti provvedimenti. Ciò naturalmente non significa che, in attesa di provvedimenti migliori, si debba rinunciare all'approvazione dei disegni di legge in esame, come aveva intenzione di fare un mio collega di parte liberale (per ovvi motivi tralascio di dirne il nome).

Quindi politica di sovvenzioni. Ma mi permetto, a questo proposito, di chiedere al Ministro se non sarebbe più opportuno operare mediante sgravi di natura fiscale per l'acquisizione di certe linee importantissime, dimenticate o non sufficientemente curate, e per il trasporto di determinate merci. Naturalmente la politica di sovvenzioni dev'essere attuata soprattutto per i cantieri I.R.I.; si diceva poco fa, in attesa dell'inizio della seduta, che vi sono anche cantieri privati che non devono essere dimenticati; siamo d'accordo, ma lo sforzo del Governo dev'essere indirizzato verso la costruzione di cantieri-pilota statali, che influiscano sull'attività cantieristica privata affinché lavori in modo più omogeneo e moderno, organico e redditizio, come richiedono la tecnica e l'esigenza del momento.

Pertanto il nostro gruppo voterà in favore dell'approvazione dei provvedimenti, così come ha chiesto l'onorevole Relatore, ma con l'invito al Governo di elaborare un programma di più largo respiro, con prospettive nuove e moderne, per risolvere organicamente

il problema della nostra flotta e dei nostri cantieri.

GIACHINI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, le leggi che ci vengono sottoposte cadono in una situazione tale per cui si può ben dire « o mangiar questa minestra o saltar quella finestra »!

C'è nel settore interessato una situazione di estremo disagio e di incertezza della quale non possiamo non tener conto. Ma questo dibattito potrà assumere un suo specifico valore se saprà affrontare almeno parzialmente i problemi della nostra economia marittima, visti come componente importante dello sviluppo nazionale.

Dando una valutazione della linea « ispiratrice » che sta alla base delle leggi in esame, ne vogliamo sottolineare il carattere di « continuità », che nell'altro ramo del Parlamento è stato rivendicato da esponenti del partito di maggioranza relativa.

Infatti queste, anche tecnicamente si presentano come integrazioni e modifiche di atti precedenti. Siamo di fronte al tipico intervento dello Stato che tende a stimolare gli investimenti produttivi, attraverso il credito navale ed i premi per le demolizioni, connessi al sostegno dell'industria cantieristica. Cioè allo spostamento di capitali pubblici verso i privati. E ciò, consentitemi, è estremamente deludente.

La politica degli incentivi, e l'esperienza l'ha dimostrato abbondantemente, non risolve i problemi alla loro radice, non riesce a mutare il corso degli eventi nel settore. Essa si risolve in primo luogo in un vantaggio diretto dei beneficiari e, in questo caso, dei grandi gruppi armatoriali, mentre l'economia del Paese non ne riceve che un pallido riflesso.

Ciò inevitabilmente accade perché una tale linea, che è contraddittoria alla programmazione e alla politica di piano, si muove tenendo conto dei sintomi che si manifestano, intervenendo su questi e trascurando la radice dei problemi.

Infatti, se è vero com'è vero che la nostra flotta è aumentata nella quantità del tonnellaggio (anche se negli ultimi anni il suo tasso d'incremento è stato nettamente inferiore a quello mondiale) ed ha registrato un processo di rinnovamento, è anche vero che essa si trova in notevoli difficoltà perché, malgrado tutto, è una flotta ancora vecchia, non in grado di competere sul mercato mondiale.

Con questo beninteso non intendiamo pregiudizialmente negare i risultati che tale politica pure ha dato. Diciamo che questi sono sproporzionati allo sforzo effettivo compiuto

dallo Stato in tutti questi anni. E non poteva essere altrimenti, dal momento in cui si è lasciato nel settore il libero gioco di mercato, subendo la pressione dei grossi interessi armatoriali e trascurando l'elaborazione di un'organica e democratica politica del mare.

L'assenza di un'organica politica del mare, i danni che questa assenza hanno provocato, sono particolarmente rilevabili nel settore navalmecanico.

Questo oggi sta passando un periodo estremamente critico, tanto critico che l'integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318 (a sua volta integrativa della legge 31 marzo 1961, n. 301), rappresenta soltanto un palliativo.

Una domanda ci dovremmo porre noi tutti ed è: quanto ha speso lo Stato in questi anni per la flotta e per i cantieri e quale risultato di fondo con questo sforzo si è ottenuto? E ancora: in che rapporto stanno le spese sostenute in questa direzione con quelle effettuate per i porti, per il sistema portuale nazionale che già da troppo tempo si trova di fronte ad una gravissima crisi di congestione dei traffici perché le attrezzature sono estremamente arretrate? Queste nostre domande hanno indubbiamente un sapore polemico, ma non fine a se stesso. Perché noi intendiamo sollecitare un esame critico del passato solo ai fini dell'elaborazione di una più attenta valutazione delle scelte che si dovranno fare nel prossimo futuro. Emerge, conseguentemente, in tutta la sua interezza e complessità la grave situazione in cui versa la nostra economia marittima. E se la esaminiamo, scevri da ogni pregiudizio, non può non risaltare in modo netto il fatto che la politica fin'ora condotta, ha lasciato irrisolti tutti i problemi, che oggi ci si presentano aggravati. Di qui l'urgenza di aprire un nuovo corso all'intervento dello Stato, tale che sappia imprimere un indirizzo armonico a tutto il settore.

Ora se vogliamo affrontare concretamente i nodi che ci stanno dinanzi, è necessario rovesciare il ragionamento fin qui seguito nell'analizzare i problemi della flotta e della navalmecanica.

Si dice da tempo, e al Senato è stato ripetuto, che ci troviamo di fronte ad una crisi mondiale dei traffici e dell'industria cantieristica e che la crisi nostra non sarebbe altro che una conseguenza di ciò.

Non neghiamo l'interdipendenza che con il mercato mondiale hanno settori come la flotta ed i cantieri, come non neghiamo la presenza di forti tensioni. Affermiamo però

che è indispensabile partire nell'analisi dalla situazione e dalle necessità nazionali, pur tenendo in debito conto il dato mondiale.

Comunque, rimanendo nell'ambito mondiale, è necessario precisare il discorso sui noli. Non credo che si possa continuare a seguire il ragionamento sulla crisi dei noli che ha alla sua base il parametro dell'andamento mondiale di questi nel 1947 (o del 1956).

Certo da quest'angolo visuale si può affermare che è presente e persiste una crisi dei noli. Ma il 1947 ed il 1956 sono situazioni eccezionali, non ripetibili. Ma che valore concreto può avere il continuare un discorso del genere?

Allora è necessario proporsi ben altri parametri e se osserviamo l'andamento dei mercati negli ultimi anni, ci accorgiamo che fatto punto al 1960, la tendenza è all'aumento. Ciò nonostante vi sono tensioni sul mercato, è presente una crisi dei traffici marittimi, ma essa non è soprattutto congiunturale, bensì strutturale, basti pensare al tumultuoso aumento dei traffici mondiali ed ai conseguenti mutamenti tecnologici che sono sopravvenuti e stanno sopravvenendo nelle flotte.

In una situazione di questo genere, interesse nazionale è avere una flotta moderna, capace di competere vittoriosamente, nei traffici da e per l'Italia (ricordiamo che il 90 per cento dell'importazioni ed il 60 per cento dell'esportazioni passano via mare) e nei traffici internazionali.

Deve seriamente preoccuparci il fatto che la flotta italiana veda continuamente diminuire la sua incidenza nei traffici marittimi che interessano il nostro Paese, con le conseguenze negative sulla bilancia dei pagamenti, (così come non possiamo non preoccuparci dei maggiori costi dovuti alla arretratezza estrema del sistema portuale).

Domandiamo: le leggi per il credito navale, per le demolizioni che stiamo discutendo, sono strumenti validi per poter ottenere il risultato di un rinnovamento organico della flotta?

Certo una spinta nel mercato delle costruzioni l'avremo, ma la risultante generale dipenderà dagli orientamenti dei gruppi armatoriali, dalle loro valutazioni che sono soprattutto sottoposte all'andamento della congiuntura e all'interpretazione di questa.

Ricordiamo al proposito che recentemente si sono avute riflessioni nel campo armatoriale, dove si è constatato amaramente che, forse, si è sbagliato a rallentare il processo di rinnovamento della flotta, stante il fatto

che altri paesi, e sono i principali; hanno registrato un rapido sviluppo delle loro flotte.

Teniamo presente che il singolo armatore valuta i problemi in rapporto al profitto che pensa di ottenere con questa o quella iniziativa e ciò è del tutto naturale. Conseguentemente l'armamento privato nel suo insieme non è in grado di pianificare il proprio sviluppo nell'interesse della collettività, perché questo cozza con gli interessi particolari. Esso può al massimo cercare di pianificare il proprio profitto. Perciò se non prevediamo in tempo quali presumibilmente saranno le linee di sviluppo futuro, se non diamo il via ad un programma organico di rinnovamento della nostra flotta, ci ritroveremo domani a constatare che, se la nostra flotta è aumentata quantitativamente e migliorata nella qualità, ma il rapporto con le altre flotte continuerà ad essere negativo e l'incidenza della nostra bandiera sui traffici da e per l'Italia sarà ancora diminuita.

È necessario al più presto passare all'elaborazione e all'approntamento di un piano organico di ammodernamento e di sviluppo della flotta, che sia parte integrante di una visione organica dei problemi del mare e componente importante della programmazione dello sviluppo economico. Sarebbe stato bene che il Governo anziché presentare questi provvedimenti, avesse fatto uno sforzo — non dico per risolvere oggi nella sua interezza il problema — ed almeno avesse elaborato delle leggi, pur transitorie, ma che in questa direzione andassero. Invece abbiamo la semplice continuazione di ciò che è sempre stato. Comunque l'avvenire non è compromesso del tutto. C'è molta strada da fare.

Secondo noi un piano organico di rinnovamento e di potenziamento della flotta, deve essere strettamente connesso alle linee di sviluppo del commercio estero ed all'industria navalmeccanica. Solo come accenno dirò che interessanti ed indicative sono le tendenze che si manifestano nel commercio estero. Mentre da una parte si nota una tendenza all'aumento marcato dell'importazioni e delle esportazioni nell'area del Mercato comune europeo, accompagnata da una stagnazione o da un declino rispetto agli altri Paesi capitalistici e agli Stati Uniti, dall'altra si ha un aumento in parametri limitati verso gli Stati socialisti, ed una contrazione netta verso l'Asia e l'Africa. Ora noi tutti sappiamo che il Mercato comune europeo, a parte il giudizio di merito, è stato una delle componenti del processo di sviluppo della nostra economia, così come sappiamo che nella Comunità europea

sono presenti le tendenze al rallentamento della congiuntura (quando non si giunga, come nel caso nostro a situazioni di estrema difficoltà, di crisi).

Siamo consapevoli che si possono determinare strozzature anche al livello del M.E.C., se vengono a prevalere tendenze autarchiche.

D'importanza decisiva è quindi la direzione e la programmazione del commercio estero, soprattutto verso il terzo mondo, per gli apporti che possiamo dare a quei Paesi, per la spinta che ne possono ricevere e per il contributo che possiamo dare al processo di espansione del commercio mondiale, battendo anche quelle tendenze autarchiche che dicevamo.

Conseguentemente dobbiamo saper prevedere i compiti e le necessità della nostra flotta affinché sappia assolvere alla sua funzione, facendola essere attivamente presente su tutte le rotte del mondo. In un quadro di queste dimensioni, rispondente alle necessità di una programmazione democratica dello sviluppo economico, una attenzione particolare deve essere rivolta a quel settore della flotta nel quale è presente in tutto od in parte il capitale dello Stato, per valutare attentamente il ruolo che questa dovrà giocare nel piano di rinnovamento e potenziamento. In proposito non può non essere rilevato che lo sforzo principale della società Finmare si concentra sulle linee di prestigio, mentre si stanno sviluppando le flotte della Finsider e dell'E.N.I. Anche ciò, a nostro giudizio, testimonia l'assenza di una politica organica da parte delle aziende pubbliche e del Governo. Infatti perché non si è trovato nell'espansione del settore mercantile della Finmare la soluzione di problemi specifici dell'industria petrolchimica e dell'acciaio?

Ciò, senza dubbio, è dovuto al fatto che le aziende a partecipazione statale o pubbliche, si muovono nel mercato come le private, servono il « sistema », non lo orientano. (E qui sorgerebbe la questione della riforma delle partecipazioni statali in rapporto alla politica di piano che non affronto limitandomi ad accennarla).

Ripetiamo in proposito una nostra antica indicazione: perché non fondere in un unico settore mercantile queste flotte a partecipazione statale?

Perché non fare di questo uno degli strumenti propulsivi del potenziamento e del rinnovamento della flotta? E perché non stabilire un rapporto più diretto fra questa e la industria navalmeccanica dell'I.R.I.?

Certamente in questo modo verremmo a limitare la libertà del capitale privato ma, senza riferirmi al disposto costituzionale, mi collego a quella che dovrà essere la programmazione, la politica di piano, che se vuole operare nell'interesse della collettività non può evitare lo scontro con interessi costituiti privati.

Non si può affrontare seriamente i problemi cui le leggi presentate si riferiscono, senza cercare di inquadrarli in quella che dovrà essere la politica di piano.

In proposito deve essere rilevato come lo schema approntato dal professore Saraceno, a parte il giudizio di insieme, che ognuno può dare, sottovaluti seriamente il peso che ha nell'economia nazionale il settore marittimo.

Nelle poche righe che vi sono dedicate si afferma genericamente l'esigenza di un piano dei porti, non si dice praticamente una parola sulla flotta e per quanto riguarda la cantieristica, dopo aver riproposto il vecchio tema della crisi mondiale, si parla solamente della necessità del « concentramento ».

Nessuno, fra coloro che accettano la programmazione, penso sia disposto ad accettare una politica di piano che sia semplicemente la riproduzione delle tendenze in atto. Bene: questo purtroppo è il caso del settore che ci interessa. Allo stato attuale noi sappiamo che alla Fincantieri interessa portare a compimento il piano di concentrazione messo a punto negli anni 1960-61, conseguentemente agli impegni presi nell'ambito del M.E.C.

I dirigenti della Navalmeccanica a partecipazione statale attendono l'approvazione della legge per l'integrazione dei finanziamenti per le sovvenzioni ai cantieri, e i provvedimenti che dovranno sulla materia essere adottati nel prossimo futuro, solo per portare a compimento il loro piano. Questo, prescindendo da ciò che potrà essere, nell'ambito della programmazione, il rinnovamento e il potenziamento della flotta; e senza alcuna riflessione su quanto sta maturando nell'ambito della C.E.E. rispetto alle flotte e ai cantieri.

In sede di M.E.C. è in atto una profonda revisione delle politiche adottate nei confronti delle flotte e dei cantieri. Ciò perché a ragion veduta quelle linee che furono elaborate fra il 1960 e il 1961 non si sono dimostrate valide rispetto agli obiettivi prefissati, in quanto l'incidenza delle flotte e dell'industria cantieristica dei Paesi membri è diminuita in rapporto alla situazione mondiale, mentre le po-

litiche di sovvenzionamento dei singoli Stati continuano.

Siamo giunti al punto in cui si prospetta la necessità di un riesame di tutta la materia nell'intento di approdare a una politica comunitaria del settore, superando il punto limite della cessazione di ogni sostegno da parte dei singoli Stati (che doveva sopravvivere nel prossimo mese di giugno) e prorogando questa politica praticamente fino al 1972. Tutto ciò avrebbe dovuto far riflettere i dirigenti della Fincantieri, e avrebbe dovuto indurli a riesaminare l'intera questione: tanto più quando, per loro stessa ammissione, il piano di concentramento posto in opera non ha risolto la questione della competitività e non la potrà risolvere per molti anni ancora.

Per ammissione degli stessi dirigenti, sappiamo che ci si era proposti di giungere ai costi mondiali in atto all'inizio del piano (cioè nel 1961); per cui devono fare i conti col fatto che nel corso di questi anni i costi sono ulteriormente ribassati; non solo, essi affermano che, contemporaneamente, gran parte dei benefici realizzati sono stati cancellati dagli aumenti salariali ottenuti dai lavoratori ultimamente.

Quindi, mentre si elaborava il piano, non tenendo in conto la pur prevedibile diminuzione ulteriore dei costi mondiali e non valutando il prevedibilissimo aumento dei salari (si pensi che i lavoratori dei cantieri sono il fanalino di coda dei metallurgici), siamo giunti al risultato finale, dopo aver condotto la politica del carciofo, cantiere per cantiere, di trovarci grosso modo al punto di partenza.

È indispensabile affrontare nel suo insieme il problema della nostra industria navalmeccanica, cercando di uscire dalle secche in cui la linea della Fincantieri l'ha condotta.

Innanzitutto deve essere chiaro il principio generale che l'industria navale, per le sue caratteristiche, non può essere considerata a sé; per cui, se l'obiettivo non può non essere la ricerca della competitività, questo però può e deve essere realizzato in un quadro più ampio. Crediamo sia impresa disperata inseguire l'obiettivo della competitività, rimanendo nell'ambito dei cantieri; in quanto quest'industria, per le sue caratteristiche, consuma una infinità di prodotti finiti (a incominciare dall'apparato motore). Conseguentemente è necessario, a nostro giudizio:

1) riorganizzare l'intero settore creando una unica azienda navalmeccanica a partecipazione statale, centralizzando i servizi e

creando un ufficio ricerche che ci liberi dalla subordinazione attuale in campo tecnologico (fino ad ora la Fincantieri usa il mezzo di inviare delegazioni all'estero per studiare gli sviluppi delle tecniche produttive e valutarne l'attuazione o meno in Italia);

2) attuare una politica di costi congiunti fra le industrie a partecipazione statale siderurgico-meccanico-motoristica navale e cantieristica;

3) migliorare radicalmente la condizione operaia: abbiamo già perduto migliaia e migliaia di ottimi lavoratori in conseguenza della politica seguita, e ne continuiamo a perdere ancora. La media dell'età nei nostri cantieri supera i quarantacinque anni ed è assente una politica tesa al rinnovamento delle maestranze.

Siamo ben consapevoli che un discorso così impiantato va al di là dell'industria navalmeccanica: esso apre tutta la questione delle partecipazioni statali, del ruolo antimonopolistico che queste devono assolvere; ma è un discorso che non può essere più rinviato.

Programmazione inevitabilmente deve significare anche predisposizione degli strumenti; e se rispetto alla politica del mare, noi riteniamo che deve essere rivista la struttura del Ministero della marina mercantile, dando ad esso compiti e strumenti adeguati all'importanza dei problemi, per farne uno strumento di direzione organica del settore marittimo dell'economia, altrettanto, seppure su un diverso piano, un discorso del genere vale per il Ministero delle partecipazioni statali, attualmente costretto per la sua stessa struttura più a raccogliere quanto dall'I.R.I. gli proviene, che non a dirigere realmente le aziende dello Stato.

Come avete visto, il discorso iniziato sui provvedimenti presentati, inevitabilmente si è allargato agli aspetti generali dei problemi che ci stanno dinanzi; non poteva essere che così.

Prossimamente avremo insieme la possibilità di estendere il dibattito, quando in questa stessa sede il Ministro verrà ad esporre le linee che intende seguire rispetto ai compiti del suo Ministero; ciò è tanto più urgente in quanto nei nostri porti è in corso una dura lotta per la difesa del carattere pubblico del sistema portuale, che purtroppo vede di fronte ai lavoratori una azienda a partecipazione statale e lo stesso Governo.

Noi riteniamo che debba essere attuata una svolta decisiva nel settore, nel quadro della programmazione; ma perché questa effettivamente vi sia è necessaria una dura battaglia

contro molti interessi costituiti, e di fronte a questi non si può retrocedere accettando il meno peggio (come nel caso specifico sono le leggi che stiamo discutendo).

Sappiamo che come noi sono interessati e appassionati ai problemi dell'economia marittima, molti di voi; sappiamo che molti ostacoli e difficoltà ci stanno dinanzi, ma se vogliamo andare avanti dobbiamo avere il coraggio di batterci; altrimenti continueranno a fare il bello e il cattivo tempo quei grandi gruppi cui in fondo può anche giovare l'attuale situazione.

DAGNINO. Il nostro voto sarà favorevole all'approvazione dei disegni di legge in esame, anzitutto per quel motivo di urgenza, opportunamente sottolineato dal Relatore, derivante dalla necessità di integrare gli stanziamenti fissati dalle leggi precedenti e rivelatisi insufficienti. Riteniamo poi che questi provvedimenti, che si collegano ad altri emanati dal 1954 in poi, abbiano una loro validità ed una funzione utile per l'economia del Paese.

L'onorevole Macchiavelli, con il suo pregevole intervento, ha posto in rilievo l'esigenza di rinnovare la nostra flotta che — come risulta dai dati riferiti oggi e da quelli esposti alla Camera nel passato autunno — è una delle più vecchie tra quelle dei grandi Paesi marinari del mondo. Si calcola che nei prossimi 7 o 8 anni circa due milioni di tonnellate di naviglio dovranno essere rinnovati; scopo di questi provvedimenti è anzitutto quello di agevolare il rinnovamento di questo importantissimo settore della nostra economia e, in secondo luogo, quello di proseguire l'opera di riorganizzazione dei nostri cantieri navali, iniziata alcuni anni fa, che porterà alla razionalizzazione dei processi produttivi e alla riduzione dei costi di produzione; è lapalissiana l'affermazione che i nostri cantieri avranno bisogno di molto lavoro nel prossimo decennio, perché con la riorganizzazione verranno introdotte nuove tecniche che accelerano i tempi di costruzione delle navi.

Quindi rinnovamento della flotta — che avverrà ad opera dei cantieri italiani — e lavoro ai cantieri sono gli scopi dei provvedimenti in esame e poiché gli stessi scopi hanno avuto i provvedimenti emanati dal 1954 in poi, ritengo che abbiano una loro validità, anche se la somma stanziata può apparire insufficiente.

Inoltre questi disegni di legge rispondono ad un altro interesse permanente della nostra economia, del quale sottolineo l'importanza, che è l'apporto dei noli. La nostra economia

è carente di materie prime e ciò porta la nostra bilancia commerciale in passivo; un certo equilibrio si raggiunge mediante le partite del turismo e della rimessa degli emigranti; quest'ultima si ridurrà quando vi sarà minore disoccupazione. Quindi il turismo e i noli sono i fattori principali sui quali possiamo contare nel futuro per riequilibrare la bilancia commerciale.

L'onorevole Macchiavelli ha rilevato che sono stati spesi 180 miliardi per il trasporto di merci in Italia per mezzo di navi straniere. È confortante pensare che il saldo attivo della bilancia dei pagamenti è di 200 miliardi all'anno; si tratta di un fattore equilibrante che dev'essere sostenuto e, nel sostenere la Marina, seguiamo appunto questo interesse permanente della nostra economia.

È stato precisato che questi aiuti vengono concessi anche in altri Paesi marinari; a tal proposito desidero ricordare che da un quadro di ricerche elaborato dagli Stati Uniti nel 1962 risulta che il Giappone concede, per le navi destinate all'esportazione, un prestito fino alla percentuale dell'80 per cento, all'interesse ridottissimo del 4 per cento. I più forti Paesi marinari attuano questa politica di aiuti e ritengo che ciò dovrebbe avvenire anche in Italia.

All'atto della stipulazione del trattato di Roma tra i Paesi del M.E.C., è stato preso l'impegno di sospendere gli aiuti statali ai cantieri nel giugno del 1964; ritengo che l'Italia bene abbia fatto a prospettare l'esigenza di procrastinare questa decisione; infatti se i sei Paesi membri riducono od eliminano del tutto questi aiuti alla Marina e ai cantieri navali, e gli altri Paesi — come la Gran Bretagna, la Svezia o il Giappone — seguiranno nella loro politica di aiuto, i primi porranno la loro flotta in condizioni di inferiorità e le pregiudicheranno la possibilità di battere la concorrenza internazionale.

Il collega di parte comunista, e già il senatore Adamoli al Senato, ha affermato che la politica alla quale si informano questi provvedimenti, che si riallacciano agli altri del 1959, è una politica assistenziale, ma che non risolve completamente i problemi, invero assai gravi, di questo settore.

Anch'io mi associo alla viva raccomandazione dei colleghi che mi hanno preceduto di predisporre sollecitamente un'organica impostazione della materia e mi permetto di dire che questa futura regolamentazione dovrebbe recepire almeno la sostanza dei provvedimenti che sono sottoposti al nostro esame. Infatti questi si riallacciano ai precedenti del 1959

che, pur con qualche imperfezione, hanno notevolmente contribuito a fronteggiare le gravi situazioni dell'industria cantieristica italiana e poiché io ritengo ancora valida la sostanza di dette leggi, credo che esse debbano essere incluse nel futuro piano di riorganizzazione generale.

Un altro punto di vista che desidero mettere in evidenza, è dato dall'importanza degli studi delle ricerche scientifiche applicate alla costruzione navale e alla costruzione cantieristica in genere.

Si è giunti così alla propulsione nucleare delle navi e, attraverso perfettissimi strumenti, si è raggiunto un grado di automazione sulle navi tale che si verrà a ridurre notevolmente la necessità d'impiego delle forze umane. Si calcola anzi che tale riduzione potrà raggiungere il trenta, quaranta per cento delle attuali necessità. Ora ritengo che nel preparare il nuovo piano organico ci si dovrebbe appunto preoccupare di fronteggiare efficacemente questi nuovi problemi.

MANCINI ANTONIO. Non è necessario rilevare l'importanza dei due settori quello della costruzione e dell'esercizio navale, perché è evidentissima. È anche evidente che in tali settori noi abbiamo il condizionamento della nostra attività dovuto alla concorrenza internazionale che si manifesta praticamente sotto due aspetti: il primo di questi è costituito dall'altro grado di perfezionamento nella produzione raggiunto dall'industria cantieristica straniera, che si presenta fornita di strumentazioni tecniche e di impianti fissi tali da rendere le spese generali di costruzione molto più basse delle nostre. Il secondo elemento è dato da una politica salariale che, basata sul sacrificio dei lavoratori, permette ad alcuni Paesi di essere fortemente competitivi.

Ora io sono fermamente convinto che nessuno di noi chiederà mai che si fermino i salari per rendere competitiva la nostra produzione cantieristica, anzi i nostri sforzi per evitare ciò saranno sempre costanti. Ed allora è evidente che, perché la nostra industria navale possa praticamente vivere, rimangono aperte soltanto due vie: la prima è rappresentata dalle sovvenzioni di esercizio (cioè di aiuti dello Stato), che servano a far quadrare il bilancio delle aziende cantieristiche. La seconda è data dagli investimenti per il rinnovo della flotta e per il potenziamento delle attrezzature tecniche dei cantieri, che riuscirebbero a rendere meno costosa la nostra produzione.

Ritengo questa seconda via la più valida per gli scopi che ci siamo proposti. D'altronde

anche il gruppo di provvedimenti oggi al nostro esame tende ad incoraggiare gli investimenti per l'ammodernamento del naviglio mercantile, per l'acquisto di nuove navi e per l'industria delle costruzioni navali e dell'armamento in genere.

Io non mi preoccuperei, così come fa l'onorevole Giachini, per quanto riguarda la direzione verso cui si muovono le sovvenzioni intese a rendere possibile il potenziamento. A me pare che l'importante sia che gli investimenti vadano ad aziende che siano in grado di utilizzarli nella miglior maniera possibile, e che quindi una concentrazione delle imprese sia indubbiamente cosa utile, solo perché è necessario che le aziende del genere abbiano una notevole ampiezza.

Per risolvere completamente il problema, sarebbe necessario portare la nostra flotta al livello di quelle più progredite e più moderne; lo stesso dicasi per i nostri cantieri: a meno che non si voglia — ma non mi sembra che nessuno sia di questo avviso! — ridurre i salari di coloro che lavorano sulle navi o nei cantieri, saldando così il passivo tramite il loro sacrificio.

Io penso che questi tre disegni di legge rappresentino il meglio nel momento attuale; senza dubbio però lei, signor Ministro, nelle sue progettazioni per l'avvenire, vorrà considerare come il problema sia sensibilmente (vorrei dire enormemente) più vasto di quanto i provvedimenti attuali non possano far sembrare.

L'onorevole Macchiavelli ha sfiorato il problema della flotta peschereccia atlantica e della necessità di favorirla a seguito dell'impoverimento dei nostri mari litoranei. Al riguardo, mentre mi associo a quanto egli ha detto e alla sua impostazione, che tende a dimostrare come indispensabile un accentuarsi della pesca atlantica (e, aggiungerei, io, una riduzione per quanto è possibile dell'attività peschereccia nei mari litoranei, che si vanno spaventosamente impoverendo), desidero tuttavia richiamare l'attenzione della Commissione sulla necessità di non deprezzare il pesce, una volta che è stato catturato: ciò che invece avviene con notevole larghezza. Il pesce pescato nei nostri mari litoranei non è molto abbondante, è vero, però una non piccola parte di tale pesce viene ad essere praticamente reso inutilizzabile o di scarso valore economico dal deterioramento rapidissimo che il pescato subisce dopo la pesca e prima di essere immessa al consumo. È necessario quindi, da un lato, incrementare gli studi per la conservazione del pesce, e in proposito mi

sono permesso di presentare una proposta di legge per la istituzione di un Centro di studi che curi questa materia; dall'altro, creare una catena del freddo, un'attrezzatura tecnologica tale da garantire che il pesce pescato non debba poi essere rigettato in mare o utilizzato in maniera completamente inadeguata al suo valore.

FRANCO RAFFAELE: Sarò molto breve. Desidero anzitutto richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che in dieci anni il 25 per cento delle nostre maestranze (maestranze altamente qualificate e specializzate) cantieristiche, pari a diecimila lavoratori, hanno abbandonato i cantieri navali. Diecimila sono molti, e non si possono certo trovare facilmente sul mercato! Non solo, sono stati anche chiusi dei cantieri, come quello di Trieste e quello di Livorno. Indecise, inoltre, sono le prospettive degli altri cantieri: quello del San Marco di Trieste non sappiamo che fine farà; lo stesso dicasi per il cantiere di Porto Marghera (Venezia). E nessuno dice qualcosa di preciso in proposito! Approvando questi tre provvedimenti, speriamo che il Ministro ci dia stamattina delle risposte positive.

Non abbiamo nei cantieri operai apprendisti, e se si pensa che l'età media degli operai dei cantieri è molto elevata (quasi cinquant'anni), non possiamo fare a meno di chiederci dove, fra qualche anno, andremo a costruire le navi. All'estero, forse? O, come nel 1900, faremo venire gli operai dall'Inghilterra? Questo problema veramente ci preoccupa tutti. Abbiamo, sì, le scuole di apprendisti, dove si spendono quattrini a non finire: ma i loro licenziati vengono assorbiti dalla industria privata, non certo dai cantieri, dove la percentuale degli apprendisti non arriva all'uno per cento.

Vi è poi un'altra questione: il clima umano che si respira nei cantieri. Che cosa si fa per aiutare gli operai a non andarsene? Sembra che tutto sia stato concordato per creare un clima tipo caserma, affinché tutti abbondino i cantieri! Anzi, quelli che se ne vanno vengono premiati, con mezzo milione e anche più. Specialmente i giovani operai altamente qualificati (che sono pochissimi) vanno via, proprio per sfuggire a quest'atmosfera pesante e di incertezza. Ricordo un episodio: in un cantiere chiamarono due operai, annunciando il loro licenziamento perché, in seguito a visita medica, risultò la loro inabilità a continuare a svolgere il lavoro cui fino a quel momento attendevano. Si capisca che un operaio di cinquant'anni non può più fare dei

lavori particolarmente faticosi: e per questo viene licenziato!

Questo trattamento non incoraggia certo i giovani a rimanere nelle fabbriche, che dovrebbero essere un esempio, un modello dell'industria di Stato. Il taglio dei cottimi, per esempio, sembra fatto apposta per spingere i dipendenti a dimettersi. Tra pochi anni le nostre navi dovranno essere costruite all'estero, perché tra 5 o 6 anni i nostri più grandi cantieri — come quello di Monfalcone o di Genova — non potranno più costruire navi, se non metteremo gli apprendisti in condizione di poter entrare nelle aziende, il cui personale come ho detto, è di età media piuttosto avanzata.

Quanto al problema degli appalti, abbiamo seguito un indirizzo nuovo nei cantieri di Monfalcone, di Genova e di Castellamare di Stabia; come certo i colleghi sanno, per una nave-passeggeri i due terzi di lavoro sono di allestimento ed un terzo di scafo; si appaltano tutti i lavori di allestimento a ditte private. Per esempio, a Monfalcone si appaltano i lavori per i tubi delle petroliere a Genova, mentre vi sono officine attrezzatissime (per le quali abbiamo speso 4 miliardi) che restano ferme per mancanza di lavoro. E poi si parla di costi troppo elevati. Bisogna fare un'indagine, vedere a chi convengono questi appalti. Inoltre i lavori dati in appalto alle volte sono stati rifatti dalle maestranze dei cantieri perché sbagliati. Chi guadagna? Che cosa c'è sotto?

Veniamo ora alla questione della capacità produttiva. Si dice che i cantieri italiani hanno una capacità produttiva da 700 a 800 mila tonnellate. Ma è stata fatta un'indagine? Ritengo che per le petroliere la capacità produttiva sia maggiore. A Monfalcone è stata costruita la *Cammelli* di 11.000 tonnellate; credo che si potrebbero costruire anche tre o quattro di queste navi con 5 mila maestranze, anche di più assumendo della gioventù. È necessario fare un'indagine per conoscere la capacità produttiva e il grado di specializzazione dei cantieri italiani.

Quanto al problema dei costi competitivi, si dice bisogna approvare i provvedimenti in esame per mettere i nostri cantieri in condizione di poter competere con quelli europei ed extra europei. Anche nell'ultima discussione di bilancio noi abbiamo detto che i nostri costi sono competitivi. Il Ministro delle partecipazioni statali ha affermato che i costi non sono competitivi perché le maestranze sono pagate troppo; ciò è assurdo e non deve essere ripetuto. Abbiamo dei dati che dimo-

strano che i nostri salari sono inferiori del 20 per cento a quelli degli olandesi e degli svedesi. Non si venga a dire che i tecnici italiani non sono competitivi; la realtà è che non lo sono i loro salari. Piuttosto bisogna guardare il costo dei materiali; mentre alla Fiat si fanno sconti fino al 40 per cento da parte dell'Italsider, ai cantieri I.R.I. si fa un prezzo di mercato. Il prezzo dell'acciaio è superiore del 16 per cento a quello pagato dagli altri cantieri; l'apparato motore viene costruito a Trieste su brevetti stranieri. Perché non si cerca di costruire su brevetti nostri? Occorre vedere, con un piano organico, i costi congiunti dei nostri cantieri (acciaio, valvole, macchinari, apparato motore, ecc.): per raggiungere costi da competizione. Ma bisogna impedire che tecnici ed operai abbandonino le aziende perché pagati pochissimo. Per esempio, a Monfalcone, dove sono consigliere comunale, un mio collega democristiano, bravissimo tecnico, ha preferito venire a lavorare a Roma e presto se ne andrà anche un altro.

Il Ministro dovrebbe rassicurarci sul futuro di questi cantieri. Occorre attuare un piano organico di rinascita della nostra flotta ed impedire che le nostre brave maestranze siano costrette ad abbandonare le aziende e a trovare altri posti di lavoro.

DE CAPUA. Onorevoli colleghi, ho ascoltato con attenzione quanti di voi sono intervenuti sin qui nel dibattito, apprezzando pure il contributo critico dei vostri discorsi, colleghi di parte comunista, anche se non proprio aderenti, talvolta, agli argomenti all'ordine del giorno. Perché molte vostre affermazioni potrebbero essere vagliate solo in tema di programmazione della complessa materia relativa alla marina mercantile.

Ma dicevo di averli — nonostante ciò — apprezzati perché si riferivano a problemi senza dubbio di importanza fondamentale. E desidero qui ricordare al Ministro senatore Spagnoli che, in occasione della discussione dell'ultimo bilancio del nostro Dicastero, questa Commissione fu unanime nel sottoscrivere « alcuni ordini del giorno » ai quali affidammo — per così dire — il nostro afflato di passione per la soluzione di tanti problemi di carattere nazionale; problemi che erano stati talvolta trascurati.

La proposta fu mia, come voi tutti ricordate.

Ora mi accingo a prenderè la parola forse spinto proprio dai vostri interventi ma anche perché non dimentico che, essendo stato relatore del bilancio della marina mercantile, per

l'anno 1963-64, ebbi a sollecitare in un certo senso i provvedimenti oggi al nostro esame.

Qualche ora fa ho avuto modo di rileggere quanto scrissi nella relazione, a pagina 47, al capitolo « Le costruzioni navali in Italia nel 1962 »: « Per concludere questa parte possiamo affermare — scrivevo — che le costruzioni in corso nei vari cantieri e le commesse acquisite lasciano prevedere una buona utilizzazione anche per il 1963 e per il 1964.

Dopo o durante il 1964 potremmo paventare momenti di particolare difficoltà sia per gli ostacoli che si trovano nel reperire i fondi necessari, sia perché non si conosce la soluzione che verrà data in sede di Comunità europea all'attività dei cantieri di ciascun Paese membro ».

E a pagina 50 affermavo che « il settore delle costruzioni navali è strettamente dipendente da quello armatoriale; e perciò appare indispensabile che l'esame del problema venga effettuato con una visione allargata ».

Ciò premesso, onorevoli colleghi, dai vostri odierni interventi, dal mio recente approfondito studio della materia sono indotto ad affermare che anche la pubblica opinione è ormai sufficientemente sensibilizzata circa i problemi delle costruzioni e dei cantieri navali.

Quali gli apprezzamenti obiettivi delle iniziative di legge in esame? Un primo apprezzamento è la validità dell'affermazione che un evidente senso di continuità democratica scaturisce dal palese collegamento esistente fra i tre disegni di legge e la politica impostata dai governi precedenti nel settore.

Un secondo apprezzamento obiettivo per i tre provvedimenti è che essi sono strettamente connessi tra loro.

Le tre leggi prevedono un finanziamento complessivo di 54 miliardi di lire; costituiscono l'aiuto immediato ed effettivo accordato dal Governo alla nostra marina mercantile; sosterranno finanziariamente l'attività dei cantieri per il rinnovo della flotta mercantile. E devono essere considerate come disposizioni anticongiunturali in attesa dell'attuazione degli annunciati piani di programmazione economica.

Della somma complessiva stanziata, 14 miliardi sono destinati all'industria cantieristica; 30 miliardi sono per il credito navale e 10 miliardi saranno spesi per l'ammodernamento del naviglio vetusto.

Le tre leggi riguardano una flotta — tra navi da carico e navi passeggeri, navi cisterna, aliscafi, motonavi, draghe, panfili, rimorciatori, navi frigorifere, turbonavi, motobar-

che, ecc. — che assomma complessivamente a 3.987 unità, per un tonnellaggio di 5 milioni 609.587 tonnellate, secondo i dati del Ministero.

Onorevoli colleghi, ciascuno di noi dovrebbe riconoscere che le difficoltà in cui versa la cantieristica italiana sono piuttosto di carattere obiettivo.

Non è pensabile che tutti i cantieri possano lavorare a pieno ritmo, sempre; ove si tenga presente il continuo evolversi della tecnica strumentale che necessariamente incide sul grado di produttività potenziale di ogni singola azienda. E ancora bisogna riconoscere che le difficoltà, nei rapporti tra gli operai e le direzioni dei cantieri, non hanno origine soltanto dal trattamento salariale; ma spesso anche da situazioni di carattere sociale, psicologico e politico.

Ciò vale a dire che oggi si presenta per ciascuno di noi una buona occasione per inquadrare i problemi e le necessità dei cantieri delle costruzioni navali e del credito — oltre che della pesca, dei porti, dei pescatori e dei portuali — in una certa visione di insieme al fine di giungere alla determinazione di una organica politica marinara.

È evidente, collega Giachini, che bisogna tener conto del fatto che oggi i marinai, le maestranze, i tecnici tendono ad abbandonare la propria attività per le condizioni difficili, rischiose, insicure in cui la vita marinara si svolge.

È evidente che bisogna, onorevole Ministro, preoccuparsi per l'acquisizione e la formazione di nuove leve idonee ad agire, competitivamente con gli altri Paesi, nelle singole specialità marinare.

Proprio per queste ragioni non dovremmo, non dobbiamo attardarci oltre ad approvare questi tre disegni di legge.

Perché, ripeto, le nuove disposizioni legislative permetteranno di potenziare e valorizzare la capacità produttiva dell'industria cantieristica italiana.

Qui vorrei suggerire che nelle costruzioni occorrerebbe non trascurare il tonnellaggio medio, anche misto — passeggeri e merci —, perché esso è più idoneo a sviluppare il traffico nel Mediterraneo, verso i mercati medio-orientali dell'Africa e dell'Asia, specie nei confronti di Paesi di nuove formazioni. Il che equivale a procurare valuta straniera allo Stato e insieme ad attenuare il divario spequativo esistente fra i servizi marittimi del settore adriatico (20 per cento circa Finmare) e del settore tirrenico (80 per cento circa Finmare). A meno che non si voglia an-

cora favorire la presente concorrenza straniera e giungere al disarmo della nostra bandiera nel mare Adriatico.

Onorevoli colleghi, tutte le diverse parti politiche sostennero la richiesta del relatore al bilancio della marina mercantile 1963-64 sulla necessità di nuove commesse per i cantieri navali italiani; e sostennero la necessità di sollecite, razionali provvidenze che li ponessero in condizione di soddisfare la domanda internazionale.

E quindi tutte le parti politiche dovrebbero oggi assentire ai provvedimenti legislativi che andiamo esaminando.

Anzi ritengo necessario evidenziare la opportunità di un nuovo ulteriore provvedimento legislativo il quale deve avere carattere produttivistico (non protezionistico), nel senso che dovrà tendere a conseguire un miglioramento nei costi e quindi nella competitività delle costruzioni navali nel nostro Paese. Tuttavia, ripeto, il disegno di legge n. 1283 era in un certo senso « indispensabile » perché esso provvede alla copertura degli ultimi stanziamenti previsti dalla legge 31 marzo 1961, n. 301.

Ciò avvalorava la mia richiesta di una nuova legge che vorrei augurarmi prossima — in un settore così importante — come quello dei cantieri — poiché un duplice ordine di esigenze rende indispensabile e sollecito, il più possibile, l'intervento produttivistico dello Stato.

Sono da un lato esigenze interne; dall'altro sono esigenze internazionali.

Infatti i cantieri pubblici e privati hanno iniziato da tempo un processo di riorganizzazione, una fase di rammodernamento che sarebbe grave errore far interrompere; poiché detti processi di rammodernamento e di riorganizzazione dovrebbero essere invece opportunamente facilitati e condotti a compimento.

Non deve essere dimenticato che entro il mese di giugno 1964, nell'ambito del Mercato comune, avrebbe dovuto avere pratica cessazione ogni intervento statale a carattere protezionistico.

A questo proposito ritengo essere indispensabile rendere concretamente operante il principio della reciprocità che dovrà regolamentare la materia con criteri comuni ed uniformi se si vuole consolidarsi la solidarietà europea e, perché no, l'auspicabile solidarietà intercontinentale.

Infine è opportuno rilevare che la demolizione del naviglio ormai vetusto e la contemporanea costruzione di nuovo naviglio serve a potenziare la nostra flotta mercantile dal

punto di vista della qualità, oltre che della quantità, e della sicurezza della navigazione.

Mi pare che nessuno abbia evidenziato, prima d'ora, questo importante aspetto: la sicurezza della navigazione, la quale è la prima tutela dovuta a quanti lavorano e operano sui mari.

È pacifico, che lo stanziamento di cui al disegno di legge n. 1281 — dieci miliardi in due esercizi — per sé stesso esiguo deve considerarsi solo come un inizio e formulo voti al Ministro della marina mercantile e soprattutto a quello del tesoro perché altri più adeguati interventi sopravvengano nel prossimo futuro.

Tuttavia tenendo presente che in passato un uguale stanziamento, pure ripartito in due esercizi, determinò la demolizione di circa 750 mila tonnellate di naviglio vetusto, risulta evidente la bontà del provvedimento per il quale esprimo sin da ora la mia approvazione.

Per ciò che concerne l'esercizio del credito navale, Paesi marinari, come quelli anglosassoni e scandinavi, hanno dato in materia esempio che l'Italia deve attentamente esaminare per poterli utilizzare, concretizzare.

Infatti è il credito a dare incentivo alle attività economiche del Paese; e perciò il contenimento di esso deve essere operato dal Governo — in generale — con molta cautela.

In conseguenza di questo parere, devo far risaltare la scarsa entità dell'onere previsto dal disegno di legge per l'esercizio del credito navale.

Tuttavia esso rende possibile un incremento non indifferente del tonnellaggio del naviglio mercantile italiano; quindi, anche sotto tale aspetto, è evidente la utilità del provvedimento relativo; il quale costituisce, in un certo qual modo, la dovuta riparazione al vuoto e all'inerzia determinatisi in conseguenza della avvenuta cessazione di validità della legge precedente.

Occorrerà rivedere — auguriamoci prossimamente — la entità, la direzione, il metodo degli interventi dello Stato non perché si sono ripetuti anche oggi, da parte vostra, colleghi comunisti, i soliti rilievi che si tratta di provvedimenti settoriali e limitati (provvedimenti « tampone » se più vi piace); destinati a continuare a favorire i grandi armatori, trascurando o minimizzando i benefici al piccolo armamento. Tuttavia ritengo non essere possibile arrestarsi o sostare ancora in questo settore mentre più forte si fa la con-

correnza di altri Paesi e più grave si profila la minaccia della disoccupazione.

Onorevoli colleghi, signor Ministro, l'attività marittima è sempre stata nella vita del nostro Paese importante e, direi, determinante per il progresso o per il regresso dell'intera Comunità.

«Mi sia consentito concludere riportandomi a quanto affermato all'inizio di questo intervento: « la pubblica opinione ».

Non solo il rapporto Saraceno sulla programmazione, ma — prima di esso — la pubblica opinione ha denunciato che nel campo delle attrezzature portuali la situazione si va facendo ogni giorno sempre più insostenibile.

Le attrezzature portuali costituiscono pur esse — come i raccordi ferroviari e come un buon sistema viario — incentivo non trascurabile per lo sviluppo della flotta mercantile e per la propagazione dei traffici marittimi. Quando si sa che i traffici marittimi provvedono per l'88 per cento all'apparato produttivo del nostro Paese e che il 60 per cento delle nostre esportazioni avvengono via mare, è evidente che le strozzature dovute ad insufficienza del sistema portuale vadano eliminate al più presto. Non è più lecito... rimandare! Auspicio perciò che venga sollecitamente presentato al Parlamento questo ormai famoso « piano dei porti » di cui tanto si è detto, ma niente si è fatto.

E finalmente una ultima considerazione, oggi dolorosamente attuale.

I turisti stranieri che giungono in Italia, via mare, hanno avuto — onorevoli colleghi — la sorpresa di trovarsi di fronte alla paralisi totale dei nostri porti. Nessuno scarica i loro bagagli; le loro auto rimangono ferme sui traghetti; la vita del porto è ferma.

Pomo della « discordia » è il problema della cosiddetta « autonomia funzionale » prevista dall'articolo 110 del Codice della navigazione.

Non intendo oggi attardarmi su detta questione; ma consentite che io affermi che gli scioperi nei nostri porti screditano l'operazione rilancio, perché dovremmo essere tutti concordemente protesi a far ritornare le correnti turistiche al grado di incremento che avevano prima del 1963.

Qualcuno di voi ritiene che per quest'ultima parte ciò sembri « stonato » o, quanto meno, fuori tema?

Consentitemi di dubitarlo. Perché concorda con quanti indicano nello incremento della « pesca » una importante componente della bilancia dei pagamenti. Purtroppo, essa è ora una componente negativa per circa 60

miliardi; essendo tale l'ammontare del pescato importato nel 1963 (di fronte ai 45 miliardi del 1962).

Sviluppare la pesca può significare non solo ridurre il fabbisogno di importazione di pesce; ma anche contenere altre importazioni come carni e grassi.

Ma tutto ciò non sarà possibile, non sarà neanche concepibile se non disporremo di porti attrezzati, idonei, sicuri; se in questi nostri porti sicuri, idonei, attrezzati, non ritornerà presto ad evidenziare la piena operosità dei nostri lavoratori portuali ai quali invio il mio più affettuoso augurio e saluto.

ALBA. I tre disegni di legge vanno considerati di ordinaria amministrazione in quanto rivolti per lo più a integrare stanziamenti che già erano stati riconosciuti deficitari in sede di discussione parlamentare dei provvedimenti legislativi da cui traggono origine e la cui validità viene prorogata in quanto necessario.

Da tal punto di vista nulla da osservare per la loro accettazione, ma non può non sottolinearsi che la loro stessa giustificazione ripropone l'intero problema della politica marittima di intervento dello Stato, in relazione sia a quella generale dei Paesi della Comunità europea, che a quella praticata dai Paesi terzi.

La constatazione che l'industria navale dei Paesi della C.E.E. non ha seguito il ritmo di incremento degli altri settori industriali, ma anzi il suo tasso medio di incremento è risultato inferiore nei confronti del resto del mondo, pone il quesito dell'influsso negativo dei controlli e delle limitazioni che sono derivati dai divieti previsti dal trattato di Roma, di intervento di Stato in quanto tali da falsare la concorrenza all'interno della Comunità.

In effetti il problema non è di concorrenza fra i Paesi della Comunità europea ma nei confronti dei Paesi terzi che hanno accentuato la politica di sostegno a favore dei cantieri navali. Quindi necessità di una comune politica del M.E.C. di sostegno alla propria industria navale ad evitare di perdere altre posizioni sul piano mondiale; politica comune che dovrebbe comunque lasciare quella libertà di iniziative ai singoli Stati necessaria per tener conto delle esigenze di metodo e di forma di carattere locale.

L'Italia ha avanzato proposte concrete al riguardo che, sul piano tecnico, appaiono pienamente giustificate:

a) alcune forme di aiuto dovrebbero essere ammesse, con modalità conformi allo spirito ed alla lettera del Trattato, allo scopo

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1964

di favorire la razionalizzazione, la concentrazione, la modernizzazione dei cantieri. Questi aiuti dovrebbero essere degressivi, ed avere una durata limitata;

b) allo scopo di evitare distorsioni di concorrenza fra i « sei », la consistenza degli aiuti dovrebbe essere sottoposta a revisione quando l'attività dei cantieri superasse un certo limite (che potrebbe essere rappresentato dalla produzione massima di un anno dopo l'entrata in vigore del Trattato, o dalla media della produzione nel periodo di applicazione del Trattato aumentata del 20 per cento);

c) ogni aiuto a nuovi cantieri dovrebbe essere vietato;

d) dovrebbe essere adottata una procedura che preveda la comunicazione alla Commissione di tutte le informazioni sugli aiuti e sull'attività dei cantieri, sulle misure previste dai Governi, ecc., in funzione di consultazioni multilaterali. In particolare dovrebbero essere sorvegliati gli investimenti delle industrie navali comunitarie nei cantieri dei Paesi terzi;

e) dovrebbe essere posta allo studio la possibilità di un intervento finanziario della Banca Europea: questo intervento potrebbe riguardare la concessione di prestiti o di garanzie a cantieri, sia in relazione con la rassicurazione dei crediti all'esportazione, sia per l'istituzione di modalità comuni per i crediti di esercizio.

È urgente che esse siano esaminate e si giunga a delle conclusioni ad evitare che, decorsa la validità dei provvedimenti in esame, non sorgano future altre difficoltà di carattere pregiudiziale la cui negativa influenza determinerebbe il ricorso a difficoltosi provvedimenti di urgenza non coerenti con una politica di piano che anche in tale settore dovrebbe affermarsi.

Per il credito navale la particolare norma dell'articolo 2 del disegno di legge in favore del cabotaggio dovrebbe consentire un incremento di tale tipo di navigazione specie se opportunamente sarà favorita l'acquisizione di navi specializzate, la cui richiesta è in continuo aumento.

L'ammodernamento del naviglio mercantile attraverso un premio di demolizione di vecchio naviglio sostituito da nuove costruzioni è da considerarsi una necessità giustificata dalla opportunità di accelerare il processo di rinnovamento della flotta nazionale e quindi migliorare la sua competitività perdurando la crisi dei noli.

Di accordo sul nuovo sistema di aliquota costante e unica di lire 35.000 a tonnellata, spiace dover rilevare che limitazioni finanziarie inducano a mantenere la distinzione fra navi di nuova costruzione di stazza lorda inferiore al 75 per cento della stazza lorda del naviglio da demolire è quelle di stazza lorda superiore a tale percentuale. È evidente che sul piano tecnico tale distinzione può negativamente influire sull'incremento di quei tipi di navi la cui economicità di esercizio è legata strettamente alle grandi dimensioni di stazza; tipi la cui disponibilità è sollecitata sempre più dalle nostre industrie di base (petroliere, bulk-carriers).

Vorrei fare alcune considerazioni di carattere generale e cioè che siamo tutti convinti che tanto gli strumenti che i mezzi fino ad ora impiegati non sono adeguati per condurre una concreta ed operante politica navale nel nostro paese.

Io sono di una zona che fornisce la manodopera ai cantieri navali italiani e i marittimi alle navi ed in misura non trascurabile e non posso tacere la mia preoccupazione di fronte al trattamento veramente inadeguato che questa gente riceve, tanto più inadeguato se messo in relazione alla vita disagiata da essi condotta.

Questo problema richiede un'urgente soluzione non soltanto per una migliore e maggior produzione nonché sicurezza della flotta mercantile, ma anche da un punto di vista umano, ponendoci cioè sul piano dei lavoratori che vivono sul mare e che fino ad ora sono stati trascurati.

Bisogna tener presenti anche le domande specifiche che ci sono state rivolte da parte del gruppo comunista. A quelle domande noi dobbiamo avere il coraggio di dare una risposta. Risposta che dobbiamo dare anche per quello che riguarda l'impegno della programmazione in tale settore. Il signor Ministro ebbe a dire come il nostro sia un Paese eminentemente marittimo, con circa ottomila chilometri di litorale. Ebbene: la nostra impostazione in proposito è stata finora quella di un Paese eminentemente continentale!

Noi siamo chiamati ad approvare queste leggi. Ma il presupposto fondamentale è che i prossimi provvedimenti saranno quelli che affronteranno il problema in maniera globale, ed è questo l'augurio che rivolgo, signor Ministro. Perché ciò avvenga, però, è necessario volerlo, e nell'ambito dello stesso Governo: il Governo non può prescindere da questa realtà marinara, che è la realtà del nostro popolo.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1964

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

SINESIO, *Relatore*. Brevissimamente. Desidero ringraziare innanzitutto gli onorevoli colleghi, che molto opportunamente, con una ampiezza veramente encomiabile, sono intervenuti per aderire a quella che è stata l'impostazione di fondo della mia relazione. Sono soddisfatto delle dichiarazioni fatte, che, in una visione obiettiva e serena, guardano a una prospettiva alla quale noi da tutte le parti ci siamo appellati.

Non posso tacere però che, a mio avviso, un problema di riordino in questo settore si pone inderogabile; un riordino che tenga conto soprattutto di quella che deve essere la prospettiva dei cantieri nel nostro Paese. Noi non possiamo essere acefali! Non perché il problema non voglia essere affrontato da parte dei cantieri navali (credo anzi che la « Fincantieri » abbia pressato enormemente per una nuova costituzione e una prospettiva che tenga conto delle mutate esigenze moderne nel mondo delle costruzioni navali); purtroppo, però, tutta la nostra ardimentosa e non di rado pressante imposizione di dover far fronte ad esigenze urgentissime non ci ha lasciato il tempo di farlo: con grave preoccupazione non solo dei problemi umani e sociali, così come molto opportunamente sono stati prospettati in questa sede, ma anche e soprattutto dei problemi tecnici, dalla cui soluzione non possiamo esimerci se vogliamo, in un mondo di tecnica, sopravvivere insieme con gli altri Paesi civili.

Noi abbiamo bisogno di approvare questi che, come diceva l'onorevole De Capua, sono provvedimenti già scontati, e provvedimenti destinati a restare in vigore per brevissimo periodo.

Il problema centrale urgente, dunque, è quello di predisporre e approvare sollecitamente la nuova legge per i cantieri, affinché essa possa entrare in vigore il 1° luglio del corrente anno.

Perché sia chiaro a tutti il significato di questi provvedimenti destinati ai cantieri, è bene ricordare che essi hanno il fine di sostituire quella protezione che viene accordata a tutti gli altri rami industriali attraverso i dazi doganali, che non possono essere applicati alla nave che è destinata ad agire su un mercato mondiale.

È del tutto erroneo pertanto credere che i cantieri navali godano di un'assistenza e di una protezione superiori a quelle di cui godono altre industrie. È vero anzi il contrario.

Non solo, ma va anche detto che buona parte dei cosiddetti aiuti ai cantieri in verità vengono assorbiti dall'industria subfornitrice. Come ha rilevato l'onorevole Franco, non diamo un contributo totale ai cantieri, ma sovvenzioniamo, attraverso tutta una serie di reazioni a catena, delle attività che affiancano quella dei cantieri.

Ritengo che la Commissione possa approvare questi disegni di legge, superando sfumature di un certo tipo, con la coscienza di avere servito l'interesse del Paese, dei lavoratori e di un settore che, nell'ambito più vasto della programmazione e della politica di piano, troverà una definitiva sistemazione sul piano umano e tecnico.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero anzitutto ringraziare l'onorevole Sinesio, che si è assunto l'onore di riferire sui tre disegni di legge, e tutti coloro che sono intervenuti nella discussione.

Quando al Senato fu chiesto il rinvio all'Assemblea dei provvedimenti, sembrò che ciò potesse costituire un ritardo nell'iter legislativo; ma ho poi potuto dire che se colpa vi fu, si trattò di una *felix culpa*, perché aveva consentito una discussione serena, approfondita e costruttiva, che mi aveva dato idee e suggerimenti e mi aveva agevolato nel compito non facile di fronte al quale mi trovavo. Se il Presidente lo ritiene opportuno, metterò a disposizione il discorso pronunciato in Aula al Senato, purché mi sia dato l'elenco dei partecipanti a questa seduta. In quel discorso — come del resto in quello di ieri durante la discussione del bilancio — ho cercato di inquadrare i problemi di competenza del Ministero della marina mercantile, senza soffermarmi nei dettagli, perché ritengo che, quando si hanno le idee chiare, lo studio dei problemi stessi è molto agevolato. In definitiva, quali sono i compiti del Ministero? Mi sembra che oggi siano stati, sia pure *per incidens*, ricordati. Essi si possono riassumere in una frase: il Ministero della marina mercantile deve trovare la « chiave di volta » per servire nel modo migliore la politica economica generale del Paese. Se non la trovasse, mi domando, agli effetti della qualificazione della spesa, se valga la pena che il Ministero resti in piedi. È una proposizione di grave portata. Ma io ho una *forma mentis* più adusa alla politica aziendale che non alla politica generale e sono quindi portato — per educazione, esperienza e vita nelle aziende — a dare molto peso ai costi e ai ricavi ed anche all'elemento umano, non trascurando la collaborazione tra dirigenti e collaboratori tec-

nici. Potrà ritenersi fortunato il nostro Paese il giorno in cui il direttore generale potrà collaborare, in maniche di camicia, con gli operai! Ma c'è ancora molto cammino da fare.

Per potere séguire un indirizzo ispirato ad una chiara impostazione dei vari problemi, il Ministero ha cercato di gettare ponti verso gli altri dicasteri interessati al suo lavoro. Tali ponti si sono concretizzati in altrettanti gruppi di studio. Forse qualcuno si meraviglierà che, dopo i molti studi fatti nel passato, questi rappresentino ancora il migliore strumento per una buona impostazione di lavoro. Ma bisogna ricordare che ciò ha permesso di elaborare il piano dei porti in termini economici. Ho affermato alla Commissione dei 75 che il fatto che l'Italia sia in gran parte protesa verso il mare non è un male, ma è un male il fatto che non abbiamo avuto chiare idee su quali porti si dovessero aiutare con priorità. Nazioni che hanno coste anche più estese delle nostre hanno concentrato i loro sforzi finanziari su alcuni porti principali che servono bene l'economia del Paese.

Gli studi fatti hanno permesso di impostare un programma su criteri di priorità che rispondano all'esigenza di quali opere attuare prima di altre (esempio: dighe foranee o le altre?).

I ponti gettati verso gli altri Dicasteri, hanno permesso di dare il via ad una Commissione di studio per definire gli elementi per una migliore impostazione della politica cantieristica.

Qui si è parlato a lungo di strutturazioni tecniche (ed è bene che così sia stato), di quelli che sono in fondo i fattori essenziali, cioè gli uomini, di gravami di salario e di produttività. Indubbiamente i salari sono andati su, mentre la produttività forse non sempre. Bisogna perciò fare sforzi adeguati perché ciò si verifichi e ricercare il da fare per la realizzazione di una più elevata produttività, cioè per raggiungere il limite economicamente ottimo nel funzionamento del cantiere e, con esso, divenire competitivi sul piano internazionale.

Questa è una legge che vale per il cantiere come per qualsiasi azienda commerciale od industriale in qualsiasi settore dell'attività economica, se non si vuole che ad un certo momento l'azienda vada in fallimento e quindi travolga con sé stessa non soltanto i dirigenti, ma anche i lavoratori. Ho voluto accennare a questo argomento e, pur senza addentrarmi ulteriormente nella progettazione

dell'*optimum* di una politica cantieristica, voglio dire che molti funzionari e studiosi già lavorano in questo settore in collegamento (e questo è importante) con altri Dicasteri, a cominciare dal Ministero delle partecipazioni statali che, per primo, deve essere chiamato a dare la sua collaborazione al Ministero della marina mercantile, affinché quest'ultimo possa sempre meglio adempiere ai suoi compiti. Ed io, tanto per essere chiaro, ho detto che non mi accontenterò di frasi, ma che desidero cifre e parametri economici, esposizioni di carattere tecnico, per scegliere poi le vie migliori sulle quali debba essere impostata la politica cantieristica.

Sarei presuntuoso per altro se io, con il mio Sottosegretario, che mi è sempre vicino collaborando in questa impostazione, dei problemi del mio Dicastero, dicessi che nei prossimi mesi avremmo finito il lavoro. Vi illuderei se promettessi quel che in questo momento so di non poter mantenere, cioè una chiara visione di politica cantieristica. C'è tutta una serie di ricerca e di valutazione degli elementi necessarie a pervenire a quel risultato.

Quando vi arriveremo? Mi auguro il più presto possibile.

Nel mentre si affacciavano questi provvedimenti, c'era la scadenza della legge e bisognava incominciare ad impostare la legge cantieristica che entra nella visione della programmazione per il prossimo quinquennio; occorreva quindi dire qualche cosa e superare difficoltà di ordine oggettivo e soggettivo, perfino sospetti relativi al fatto che cercheremmo d'imbrogliare le carte nell'ambito del Mercato Comune, che non vorremmo tener fede a certi determinati orientamenti a cui siamo legati. Tutto questo prospetta una serie di esigenze e di contatti che da mesi sono in corso.

Ho ricordato al Senato quella che purtroppo sembra una legge storica: quando i veneziani nel tredicesimo secolo avviarono il famoso « arzanà » ricordato da Dante, alla fine di quello stesso secolo dovettero incominciare a sostenerlo, perché altrimenti con i propri mezzi non avrebbe più funzionato.

Questa è storia e d'altro canto la nostra storia dimostra che via via si sono presentati provvedimenti attraverso i quali si è ritenuto di poter risolvere, una volta per tutte, lo squilibrio tra capacità produttiva e domanda che, com'è stato giustamente ricordato, non è soltanto problema italiano, ma problema mondiale, aggravatosi a causa di due fattori: il comparire in questo settore produttivo di

Paesi che prima non erano presenti e la strenua concorrenza fatta da altre nazioni le quali, potendo influire nel settore salari con prezzi politici, possono permettersi quello che noi non vogliamo fare.

Ora la nuova legge comincia a tener conto di qualcuna delle prospettive che qui sono state ricordate, per esempio comincia a vedere e a puntualizzare i mezzi ed il modo con i quali ridimensionare il settore, tenendo presente che il termine ridimensionare non si intende soltanto chiusura di stabilimenti cantieristici, bensì anche armonizzazioni di settori, come quelle che sono state accennate in questa Aula, fra il settore siderurgico, cantieristico, meccanico e così via.

Qualcuna di queste idee è già *in fieri* nel nuovo disegno di legge. Ma su ciò non penso sia opportuno intrattenermi ancora. Ho voluto soltanto dire che non sfugge all'attività del Ministero della marina mercantile la necessità, costi quel che costi, di acquisire gli elementi idonei per intervenire in tutti i settori nel modo più economico, nell'interesse della nazione e, quindi, dei singoli cittadini, poiché in definitiva è chiaro che, se noi riusciremo a ridimensionare in termini di pubblica spesa gli interventi, questo non potrà che andare a vantaggio della collettività, in quanto, in ultima analisi, il denaro pubblico è denaro dei contribuenti. Proposizione ovvia ma che è bene ricordare, perché si possa continuare e perseverare su questa strada.

Il problema dei cantieri richiama quello delle navi. Non starò qui a ripetere quanto in questa sede è già stato affermato, che cioè tutti i provvedimenti che si sono susseguiti nel dopo-guerra hanno indubbiamente portato a un risultato positivo. Su questo punto ritengo siamo tutti d'accordo. Credo che i periodi della ricostruzione, dell'aumento quantitativo e di quello qualitativo — abbiano portato a un risultato veramente interessante.

Dal punto di vista della quantità, della qualità e dell'età media della flotta — anche se il 1963, come ha giustamente fatto osservare il Relatore, ha portato a una situazione piuttosto interessante — non possiamo metterci i paraocchi ed ignorare che la media è formata da tante componenti, alle quali concorrono anche Paesi in cui l'età media è indubbiamente migliore della nostra. E anche a questo fine, evidentemente, devono servire i provvedimenti posti stamani all'approvazione della Commissione.

Noi stiamo cercando di mettere a punto degli elementi che riguardano il problema dei costi, per avere le idee chiare nell'impo-

stazione. Cosa significa questo? Significa che dobbiamo domandarci, dati alla mano, se sia conveniente continuare col sistema delle sovvenzioni, così come fino ad ora si è fatto. Il problema va esaminato attentamente, e mi sembra il momento di cominciare a dire con molta fermezza che ciò che conta non è il prestigio, bensì il buon rendimento della flotta, ivi compresa ovviamente quella passeggeri. Di fronte a risultati incontrovertibili, che sono anche riflesso della concorrenza dell'aereo, non possiamo non chiederci se la stabilizzazione su certe linee del numero dei viaggiatori non debba persuadere che occorre limitare la costruzione di nuove navi passeggeri, e rivolgere, invece, maggiore attenzione alle navi da carico.

Ripeto quanto ho affermato ieri: se lo scopo del Ministero della marina mercantile è quello di contribuire alla politica economica generale del Paese, esso deve concretarsi influendo soprattutto sulla bilancia dei pagamenti. La politica cantieristica e la politica della flotta devono esser viste in funzione dei noli, componente importantissima dello equilibrio della bilancia commerciale. La voce « noli » è dunque legata a tutta la visione della politica cantieristica e della flotta. Con una flotta celere, attrezzata e idonea, occorre avere anche il coraggio di formulare prospettive per l'avvenire: cioè quello di spendere oggi, per raccogliere domani; solo se possiamo sperare nella redditività futura di certe correnti di traffico.

In questa visione, non ometto nemmeno l'apporto del turismo. Infatti quando affermo che è venuto il momento di domandarci (senza alcun processo al passato!) se le spese di cui parliamo saranno produttive, mi riferisco anche all'aspetto turistico. Mi domando cioè se non sia opportuno che l'Italia si ricordi che è un ponte lanciato nel Mediterraneo e che vi sono esigenze di collegamento con le isole, che si traducono in termini di valuta di coloro che oggi vengono a visitare il Paese.

Ecco pertanto che ho colto lo scopo veramente essenziale del Ministero della marina mercantile (ciò che mi fa pensare che sia bene non abolirlo...), purché si persegua effettivamente la finalità di collaborare allo equilibrio della bilancia dei pagamenti e al miglior interesse della politica economica generale del Paese, tutti gli strumenti (non molti, in verità) di cui il nostro Ministero dispone.

In questa visione, a me sembra che anche i provvedimenti in discussione abbiano una loro ragione d'essere. Giustamente è stato da

varie parti ricordato che sono provvedimenti fra loro coordinati in una sintesi unitaria. Riuscirà il Ministero — è stato domandato — a impostare in maniera ancor più unitaria la sua politica avvenire per quanto riguarda i vari settori che ci interessano? Questo è lo sforzo che stiamo facendo. Abituato, ripeto, a non promettere se non quello che so di poter mantenere, assicuro soltanto uno sforzo costante di buona volontà, nella deficienza delle nostre forze personali e soprattutto delle strumentazioni, e direi anche dal punto di vista psicologico. Troppe volte, infatti, quello della marina mercantile è stato ritenuto un ministero di seconda classe, e questa situazione psicologica ha influito e influisce tuttora su una sua non sempre adeguata prontezza ed aggressività.

Mi sembra chiaro che i provvedimenti in esame hanno una loro giustificazione; non li chiamerei provvedimenti-tampone, ma piuttosto provvedimenti-ponte, con la speranza che al di là del « ponte » si faccia qualche cosa di definitivo.

FRANCO RAFFAELE. Speriamo che non si faccia un altro « ponte »!

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Questi provvedimenti hanno un senso logico, e sta a noi proseguire per questa strada. Sulla base del verbale della seduta approfondirò quanto è stato detto nei vari interventi, perché il Sottosegretario ed io ci riconosciamo uomini nuovi per questo settore; io sono di origine montanara eppure mi sento molto vicino alla gente di mare.

Nel corso della discussione si sono fatte molte considerazioni. L'onorevole Macchiavelli ha paragonato l'Italia ad altri Paesi. Ho già detto come i provvedimenti in esame ci consentano di fare un passo avanti. È nostra intenzione fare in modo che la flotta italiana possa risorgere per qualità, quantità e giovinezza, come risorse nel 1945.

Si è parlato della questione dei tecnici, degli operai nei cantieri. Su questo problema umano al Senato il senatore Roselli ha fatto un interessante intervento, che ho già ricordato. Ma che cosa possono fare i Ministri? Ciò è affidato alla buona volontà di tutti noi. Se ci sono situazioni da segnalare nei cantieri, si segnalino. Il ragguaglio di un'intesa, di un accordo umano all'interno dei cantieri è questione che ci deve veramente impegnare, affinché il cantiere diventi un organismo umanamente operante e dia un migliore rendimento anche sul piano economico.

Indubbiamente la questione dei tecnici preoccupa tutti, perché è nel nostro settore

estremamente grave. Ho ricordato, prima l'iniziativa presa dal Ministro Sullo. Sto costituendo intorno a me una specie di comitato di « staffa », composto da persone che, in base alla loro esperienza, mi dicano che cosa si deve fare perché non venga meno ed anzi aumenti la presenza dei tecnici nei cantieri. È questione soltanto di salario, di mancanza di sicurezza per l'avvenire o vi sono altre cause? Sono interrogativi che cerchiamo di approfondire.

Quanto alla situazione di Monfalcone, visiteremo quei cantieri navali.

L'onorevole Giachini ha detto che si devono approvare i provvedimenti in esame perché siamo messi di fronte alla situazione di « mangiare questa minestra o saltare la finestra ». È una frase che ci trova tutti d'accordo, ed io stesso ho affermato che si tratta di provvedimenti-ponte. Ringrazio l'onorevole Giachini per avere tralasciato di fare l'esame critico del passato e di averlo fatto solo per avvalersene nel dare suggerimenti per l'avvenire.

Per la questione dei costi congiunti è stato detto che programmazione significa previsione. Infatti si dice *praevides ut providere possis*.

Bisogna mettere insieme tutti gli elementi per poter fare delle previsioni, che sono poi sempre legate alle sorti della congiuntura, perché si possono fare ottime previsioni, ma, quando capita un periodo di crisi o di recessione, si modificano le premesse e bisogna avere il coraggio di ricominciare.

Ho già risposto all'onorevole Dagnino in ordine alla questione della bilancia dei pagamenti.

L'onorevole Mancini ha giustamente osservato che vi è un progressivo depauperamento della fauna ittica del Mediterraneo. Ho preso contatti con il consiglio nazionale delle ricerche per sapere se i suoi lavori possono servire per la ricerca ittiologica.

In proposito a quanto accennato dall'onorevole Mancini Antonio circa un Centro di studio per la conservazione del pescato, tengo a dichiarare che mi rendo perfettamente conto che non basta soltanto pescare, ma che bisogna anche pensare alla conservazione del prodotto. A tal fine è evidente la necessità di disporre delle attrezzature necessarie.

Le faccio presente, onorevole Mancini, che sabato scorso a Civitavecchia abbiamo inaugurato un nuovo centro di refrigerazione e fin da adesso voglio esprimere la mia speranza che, a questa iniziativa, ne seguano al più presto molte altre, in modo che si possa per-

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1964

venire un'organica soluzione al vasto problema al quale non mancherò di dare il mio contributo.

Ricordo inoltre che ho fatto qualche esperienza in questo settore quando ero Sottosegretario per il commercio estero, incentivando gli operatori e partecipando alla manifestazione di Verona del 1959, dove è stato posto in evidenza il fatto che il problema non è soltanto quello di pesare e di trasportare via mare, ma anche quello di trasportare via terra fino all'interno del Paese. Questo « venire dal mare » e « defluire nel paese » pone tanti altri problemi. Sarebbe inutile, infatti, che noi mettessimo a posto le linee marittime e non facessimo altrettanto con le linee di traffico interno.

Ricordo che importanti porti della nostra nazione non sono ancora serviti da un'adeguata rete di comunicazioni viarie e ferroviarie.

Questi alcuni dei numerosi problemi.

L'onorevole Franco Raffaele ha accennato al clima di caserma nell'interno delle fabbriche. Mi sono già intrattenuto a questo proposito. Vorrei però che, quando si verificano gli episodi citati, quando cioè vi sono dei casi particolari, fossero segnalati. Lei, onorevole Franco, lo avrà forse già fatto, però, in privato, venga a riferire anche a me su questi fatti. Bisogna infatti acclarare se c'è stata una persecuzione (ed in tal caso il persecutore deve essere perseguito), o se viceversa si tratta di altre esigenze da studiare.

Ho prospettato per l'avvenire, nel ridimensionamento dei cantieri, un trasferimento anche di forze lavorative, però contemporaneamente ho detto al Ministero del lavoro che se questo ridimensionamento si renderà necessario per raggiungere una dimensione ottima dei cantieri agli effetti dell'interesse generale del Paese, bisogna che, prima di prendere gli opportuni e necessari provvedimenti, si sia attuata la riqualificazione del personale stesso con una particolare comprensione e, direi in certi casi, anche certa indulgenza sul piano umano, perché questo personale non venga ad essere abbandonato completamente a se stesso.

Questa è una preoccupazione sempre presente in colui che vi parla e nei suoi collaboratori.

Passando al problema degli appalti, l'onorevole Franco Raffaele ha accennato ai lavori di allestimento affidati alle ditte private. Anche a questo proposito vorrei che lei onorevole Franco mi aiutasse con dati precisi, affinché io possa intervenire in proposito.

L'onorevole De Capua ha accennato al senso di continuità democratica di questi provvedimenti con i precedenti. A questo proposito mi sono già intrattenuto. Lo ringrazio per aver giustamente, parlato del problema della sicurezza della navigazione e desidero rassicurarlo che tale problema è allo studio e all'attenzione del Ministero della marina mercantile, e, non appena avremo notizie più complete sarà nostro dovere portarle a conoscenza del Parlamento.

Egli ha anche parlato del criterio di reciprocità non soltanto nei porti europei. Al riguardo devo dire che siamo particolarmente vigili per non subire quei danni che tutti ben conosciamo quando si verificano situazioni come quelle che ci vengono portate dalle famose *conference*.

L'onorevole Alba ha detto cosa gradita riconoscendo che sia il Ministro che il Sottosegretario fanno quello che possono in una situazione strumentale non del tutto adeguata. Da parte nostra, infatti, si fa tutto quello che è possibile: ma gli uomini, si sa, sono quelli che sono, ed evidentemente, quando si è stati per tanti anni in una certa *routine*, si pone un problema non tanto di riqualificazione ma di rinnovazione.

Per quanto concerne la questione previdenziale, non mi sono accontentato di sentirmi dire che il problema rientra nel più ampio riordino della Previdenza sociale, ma ho fatto constatare che le pensioni dei marittimi sono ferme al 1958 e che quindi allo stato attuale vi è per lo meno un problema di perequazione.

Ringrazio ancora il Relatore per aver chiuso la sua esauriente relazione facendo delle osservazioni concrete e serene di apprezzamento per il lavoro fino ad ora svolto.

Rinnovo ancora oggi il mio saluto; il mio ringraziamento e la mia richiesta di collaborazione e, pur riconoscendo che « fra il dire e il fare c'è di mezzo il mare », dichiaro che da parte nostra c'è la buona volontà di fare ogni sforzo per una pronta ed efficiente soluzione del problema.

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. L'onorevole Macchiavelli ha presentato il seguente ordine del giorno, che ha già svolto nel suo intervento in sede di discussione generale:

« La Camera,

tenuto presente che è in corso un processo di trasformazione nella stessa struttura dei trasporti via mare, la cui crescente espansione è evidente nel mondo;

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1964

considerato che il processo di rinnovamento avvenuto nella flotta italiana è stato ed è tuttora troppo lento ed inferiore a quello di altri paesi, per il cui peso specifico nel traffico marittimo mondiale, nella quantità del tonnellaggio e nella qualità delle navi, è notevolmente inferiore a quello di altre nazioni, comprese quelle di paesi aventi minori tradizioni ed interessi specifici del nostro;

rilevata l'assoluta necessità, ai fini dello stesso sviluppo economico e sociale della nazione, di migliorare la posizione che storicamente spetta alla nostra flotta nei traffici marittimi mondiali,

invita il Governo

a predisporre, a prescindere dai provvedimenti inerenti ai cantieri, in corso di discussione davanti al Parlamento, un piano organico di rinnovamento e di potenziamento della flotta nazionale, in stretta connessione ad un piano di ammodernamento e di sviluppo di tutto il settore navalmeccanico ».

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Non posso che accettare pienamente l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Gagliardi ha presentato il seguente ordine del giorno, a firma anche dei deputati Cavallari e Degan:

« La Camera,

in sede di approvazione dei disegni di legge nn. 1281, 1282, 1283 concernenti provvedimenti in favore delle costruzioni navali e dell'armamento,

impegna il Governo

a ritenere ammissibili alle provvidenze suindicate le unità dell'Azienda comunale di navigazione interna lagunare di Venezia, riconosciute come inequivocabilmente marittime perché iscritte nei registri del Compartimento marittimo di Venezia, nonché destinate alla navigazione " marittimo-lagunare " ».

L'onorevole Gagliardi ha facoltà di illustrare l'ordine del giorno.

GAGLIARDI. Questo ordine del giorno vuol essere sostitutivo di un emendamento, che non presento per non ritardare l'approvazione della legge.

Quando le provvidenze che oggi si vanno a prorogare furono istituite per la prima volta, gli uffici finanziari, nell'applicarle, espressero parere contrario, sia pure in un primo tempo soltanto, per quanto riguardava le navi iscritte al compartimento marittimo di Venezia, destinate alla navigazione lagunare e di proprietà di quell'azienda municipalizzata.

Le incertezze provenivano dal fatto che si riteneva trattarsi di navi minori, quindi non assimilabili a quelle di maggiore stazza. Però, come è facilmente comprensibile, le caratteristiche che consentono l'ammissione ai benefici previsti non possono riguardare le dimensioni, bensì la funzione che il naviglio svolge.

Pertanto, poiché nel disegno di legge si parla di navi registrate al Registro navale e destinate alla navigazione marittima, chiedo al Governo e alla Commissione che queste provvidenze si intendano *de facto* estese, senza che vi siano interpretazioni negative, per la verità a suo tempo superate, da parte degli uffici finanziari.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno, non soltanto come raccomandazione. Desidero peraltro aggiungere che, ove nascessero delle difficoltà, le faremo superare.

Questo mi dà motivo di un'ulteriore considerazione. Loro sanno che i trasporti interni, per via fluviale o lacustre, non dipendono dal Ministero della marina mercantile. Invece, proprio in una visione globale di buon utilizzo del pubblico denaro, credo che questa situazione debba essere superata. È infatti una mera questione di organicità e di coordinamento. Quando infatti, in un domani che mi auguro prossimo, potesse aversi nella Pianura Padana un ben ordinato sistema di canali (il che, agli effetti dell'economia del Paese, mi parrebbe oltremodo interessante), credo che il problema si porrebbe all'attenzione.

Accetto quindi l'ordine del giorno, che mi offre l'occasione per insistere su questo più vasto orizzonte, che mi pare giusto per una corretta visione di politica economica.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Cominciamo con il disegno di legge n. 1281. Do lettura dei relativi sette articoli, che, non essendovi emendamenti, pongo successivamente in votazione:

## ART. 1.

La validità delle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, modificata dalla legge 9 gennaio 1962, n. 2, ed integrata dalla legge 28 ottobre 1962, n. 1604, è estesa al periodo dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1966.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 2, 3, 6 e 10 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono sostituiti ri-

spettivamente dagli articoli 2, 3, 4 e 6 della presente legge, l'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, e l'articolo unico della legge 28 ottobre 1962, n. 1604, sono abrogati. L'articolo 49 della legge 24 luglio 1959, n. 622, è sostituito dall'articolo 5 della presente legge.

(È approvato).

#### ART. 2.

Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1948, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità possono essere concessi i benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle presenti disposizioni.

Per avere titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'economia nazionale a giudizio del Ministro per la marina mercantile.

(È approvato).

#### ART. 3.

Fino al 30 giugno 1966 può essere concesso, per la demolizione e la costruzione di navi di cui all'articolo 2, un contributo pari a lire 35.000 per tonnellata di peso della nave di nuova costruzione scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa.

Qualora la stazza lorda delle navi di nuova costruzione sia superiore al 75 per cento della stazza lorda del naviglio da demolire, il contributo sarà limitato al 75 per cento del tonnellaggio di stazza lorda da demolire, al quale sarà attribuito un peso proporzionale a quello della nave effettivamente costruita.

(È approvato).

#### ART. 4.

Coloro che intendano demolire il naviglio di cui all'articolo 2 e sostituirlo con nuove costruzioni a norma delle presenti disposizioni, devono presentare al Ministero della marina mercantile, entro il termine previsto

dal precedente articolo 3 e prima dell'inizio dei lavori di costruzione delle nuove unità, domanda corredata dagli estratti matricolari delle navi da demolire e dai relativi certificati di stazza, nella quale siano indicati, tra l'altro, il tipo e il tonnellaggio delle navi da demolire ed il tipo della nave di nuova costruzione, il nome del cantiere costruttore nonché l'epoca presunta di inizio dei lavori della nave di nuova costruzione.

Ai fini del calcolo del contributo devono altresì indicare la stazza lorda ed il peso della nave di nuova costruzione scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa.

Le domande di ammissione al contributo sono prese in esame secondo l'ordine cronologico del loro arrivo al Ministero della marina mercantile, purché documentate e redatte a norma del comma precedente.

L'ammissione ai benefici previsti dalle presenti disposizioni è concessa dal Ministro per la marina mercantile entro il limite di spesa di cui all'articolo 5, previo accertamento delle condizioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge.

Il Ministro per la marina mercantile, salvo quanto previsto dall'ultimo comma del precedente articolo 2, nonché dagli articoli 51 e 52 della legge 24 luglio 1959, n. 622, può autorizzare la sostituzione di una o più navi da demolire indicate nel provvedimento di ammissione di cui al comma precedente con altre che abbiano almeno lo stesso tonnellaggio di stazza lorda ed i requisiti previsti dalla presente legge.

Il contributo di cui all'articolo 3 della presente legge è concesso anche se la nave di nuova costruzione che deve sostituire il naviglio da demolirsi si trova in corso di costruzione in proprio da parte di un cantiere, purché l'atto di acquisto sia posteriore alla data di presentazione della domanda per il conseguimento del predetto contributo.

(È approvato).

#### ART. 5.

Alle nuove costruzioni previste dalle presenti disposizioni sono applicabili le norme di cui agli articoli 10, 11, 12, 13, 19, 20, 21, 22 e 23 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

I benefici previsti dalle presenti disposizioni sono cumulabili con quelli eventualmente spettanti agli aventi diritto in base agli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 della legge 17 luglio 1954, n. 522, e successive modificazioni.

Sono ammessi all'importazione in esenzione dai dazi, dall'imposta di congruaglio,

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1964

dall'imposta generale sull'entrata di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni e da ogni altro tributo all'importazione, i materiali macchinari ed oggetti metallici provenienti dalla demolizione delle navi di cui all'articolo 2.

Le agevolazioni di cui al precedente comma sono concesse anche quando l'importazione è effettuata dai cantieri cui è stata commessa la demolizione della nave, fermé restando le altre condizioni previste dall'articolo 2 della presente legge.

(*E approvato*).

## ART. 6.

Per far fronte all'onere derivante dalla concessione del contributo di cui al precedente articolo 3, in aggiunta allo stanziamento previsto dal Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni ed integrazioni, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi che sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, nella misura di lire 2,5 miliardi per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, lire 5 miliardi per l'esercizio 1965 e lire 2,5 miliardi per l'esercizio 1966.

I fondi non utilizzati in un esercizio possono essere utilizzati in quello successivo.

(*E approvato*).

## ART. 7.

All'onere di lire 2,5 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(*E approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 1282.

Non essendovi osservazioni né emendamenti neanche per i tre articoli di questo disegno di legge, do lettura di detti articoli e li pongo successivamente in votazione:

## ART. 1.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 250.000.000 nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; di lire 500.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari 1965, 1966 e 1967 e di lire 250.000.000 nell'esercizio finanziario 1968.

(*E approvato*).

## ART. 2.

Il finanziamento di cui all'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, può essere concesso, per una durata non eccedente i dieci anni, anche per l'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore a 1.500 tonnellate e di età non superiore a dieci anni.

Qualora l'acquisto si riferisca a nave di età superiore ad anni cinque, la durata massima di anni dieci del finanziamento è ridotta di altrettanti anni di quanti l'età della nave supera gli anni cinque.

Per i finanziamenti concessi ai sensi dei commi precedenti, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima — pre la durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3 per cento annuo.

(*E approvato*).

## ART. 3.

All'onere di lire 250.000.000 derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(*E approvato*).

Anche il disegno di legge n. 1282 sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Passiamo agli articoli del disegno di legge n. 1283.

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1964

Non essendovi neanche per essi osservazioni o emendamenti ne do loro lettura e li pongo successivamente in votazione:

## ART. 1.

In aggiunta agli stanziamenti annuali previsti dall'articolo 1 della legge 18 febbraio 1963, n. 318, recante integrazioni agli stanziamenti previsti dall'articolo 9 della legge 31 marzo 1961, n. 301, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, è autorizzata la spesa di 14 miliardi di lire da iscriversi negli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e per gli esercizi finanziari 1965 e 1966 secondo la ripartizione seguente:

lire 3,5 miliardi per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964;

lire 7 miliardi per l'esercizio finanziario 1965;

lire 3,5 miliardi per l'esercizio finanziario 1966.

(È approvato).

## ART. 2.

L'autorizzazione al Ministro per la marina mercantile di cui all'articolo 2 della legge 18 febbraio 1963, n. 318, è estesa all'esercizio finanziario 1966.

(È approvato).

## ART. 3.

All'onere di lire 3,5 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Ha chiesto la parola per dichiarazione di voto su tutti e tre i disegni di legge, nel loro complesso, l'onorevole Marchesi.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Marchesi per dichiarazione di voto.

MARCHESI. Desidero anzitutto ringraziare il signor Ministro per le cortesie risposte che

ha voluto dare ai nostri interventi, e il Relatore per la obiettività con cui ha presentato in questa sede i tre provvedimenti che stiamo per votare. La loro discussione ha già avuto ampio svolgimento in Senato. Il Ministro ha chiamato *felix culpa* la decisione dei nostri onorevoli colleghi di chiedere la remissione in aula della discussione. Noi riteniamo di poter definire quella decisione un doveroso e responsabile atteggiamento dei nostri colleghi del Senato.

Rimangono inalterate le nostre riserve sugli indirizzi generali del Governo e sulla sufficienza dei provvedimenti a risolvere i problemi di fondo della nostra marina mercantile; dalle dichiarazioni del Ministro, noi abbiamo anzi dovuto trarre altri motivi di perplessità. Comunque, la discussione che si è avuta qui stamani è stata estremamente interessante. L'onorevole Alba ha rilevato che le nostre critiche si inseriscono nell'ambito stesso delle concezioni ideologiche della maggioranza: ci si darà pertanto atto della obiettività e della concretezza con cui abbiamo affrontato questa discussione.

Attesa l'importanza dei tre disegni di legge, il nostro gruppo si era chiesto se non fosse stato il caso di investire della loro approvazione l'Assemblea plenaria. Abbiamo però convenuto che, dato il breve limite di tempo che abbiamo di fronte, non sia opportuno modificare, così come avvenne al Senato, la competenza stabilita dalla Presidenza della Camera.

Ad ogni modo, abbiamo già chiaramente espresso il nostro giudizio. Noi consideriamo quelli al nostro esame dei provvedimenti tampone. Il Ministro dice: provvedimenti ponte. Prendiamo questa definizione del Ministro come un augurio, e speriamo che tali essi siano per essere effettivamente. Per questi motivi non voteremo né a favore né contro i tre disegni di legge ma ci asterremo dalla votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3.

(È approvato).

I disegni di legge saranno immediatamente votati a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 GIUGNO 1964

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge.

« Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (1281):

Presenti . . . . .	28
Votanti . . . . .	18
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	10
Voti favorevoli . . . . .	18
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » (1282):

Presenti . . . . .	28
Votanti . . . . .	18
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	10
Voti favorevoli . . . . .	18
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'indu-

stria delle costruzioni navali e dell'armamento » (1283):

Presenti . . . . .	28
Votanti . . . . .	18
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	10
Voti favorevoli . . . . .	18
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amadei Giuseppe, Amodio, Armato, Canestrari, Cappugi, Colasanto, Dagnino, De Capua, Gex, Iozzelli, Macchiavelli, Mancini Antonio, Reale Giuseppe, Sammartino, Sinesio, Veronesi e Viale.

Si sono astenuti:

Abenante, Battistella, Calvaresi, Fiumanò, Franco Raffaele, Giachini, Malfatti Francesco, Marchesi, Pirastu e Speciale.

Sono in congedo:

Giglia e Volpe.

**La seduta termina alle 13,15.**

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI