

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

XXXVIII.

## SEDUTA DI VENERDÌ 1° OTTOBRE 1965

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE	PAG.
<b>Congedo :</b>	
PRESIDENTE . . . . .	377
<b>Comunicazione del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	377
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Provvidenze a favore delle costruzioni navali (2600) . . . . .	377
PRESIDENTE . . . . .	377, 379, 389, 391 394, 395, 397
SINESIO, <i>Relatore</i> . . . . .	378
GIACHINI . . . . .	379, 388
MACCHIAVELLI . . . . .	384
FRANCO RAFFAELE . . . . .	385, 387
MANCINI ANTONIO . . . . .	387, 388
DAGNINO . . . . .	388, 394, 395
SPAGNOLLI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	389, 394, 397
CALVARESI . . . . .	391, 397
ALINI . . . . .	391
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	399

## Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Iozzelli.

## Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che a norma dell'articolo 28 del Regolamento della Camera, per la discussione del disegno di legge all'ordine del giorno, i deputati Dell'Armelina, Della Briotta, Guerrini Giorgio, Belci e Dossetti sostituiscono, rispettivamente, i deputati Armato, Baldani Guerra, Di Piazza, Giglia e Reale Giuseppe.

## Discussione del disegno di legge: Provvidenze a favore delle costruzioni navali (2600).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvidenze a favore delle costruzioni navali.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, il provvedimento ha già formato oggetto di ampia discussione nella nostra seduta del 23 settembre, in sede referente, nella quale è stata anche deliberata, all'unanimità, la richiesta di passaggio in sede legislativa, che la Presidenza della Camera ci ha successivamente accordato.

Comunico che la Commissione Bilancio, nella seduta del 24 settembre, ha espresso parere favorevole.

La seduta comincia alle 9,30.

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

Do la parola al Relatore, onorevole Sinesio.

SINESIO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, la relazione governativa, che accompagna il provvedimento, illustra in modo esauriente e preciso il lungo e laborioso iter che esso ha dovuto percorrere per ottenere che le autorità comunitarie ne giudicassero il contenuto compatibile con le disposizioni del Trattato di Roma in fatti di aiuti alla costruzione navale.

Non ritengo quindi necessario ripetere o soltanto soffermarmi su quanto è avvenuto, anche se qualche commento sarebbe giustificato, in particolare in merito alla capillarità delle indagini svolte dalla Commissione e dai servizi della C.E.E.

È invece indispensabile richiamare l'attenzione di tutti su alcuni particolari aspetti che l'argomento presenta e che senza dubbio rivestono importanza capitale per un settore, i cui meriti non possono essere misconosciuti da alcuno e le cui possibilità di sopravvivenza è doveroso difendere.

Senza voler recriminare su niente e su nessuno, non si può fare a meno di rilevare il ritardo con cui questo disegno di legge giunge all'esame del Parlamento.

Per evitare soluzioni di continuità nella concessione delle provvidenze ai cantieri navali, sulla cui necessità non vi è dubbio, il provvedimento avrebbe dovuto essere studiato e promulgato in tempo utile per essere operante il 1° luglio 1964.

La prima preoccupazione, quindi, di coloro che ne hanno la responsabilità deve essere quella di non perdere un solo giorno e fare tutto quanto possibile perché l'esame del disegno di legge non subisca intralci di sorta: qualsiasi ulteriore remora all'approvazione del provvedimento non porterebbe altro che ad un pauroso acuirsi della situazione, già estremamente difficile, del settore.

In sostanza, il provvedimento non si discosta da quello che lo ha preceduto per quanto concerne le provvidenze: come quello, dispone la concessione ai cantieri navali di un contributo, seppure di ammontare un poco inferiore.

Cambia, invece, il metodo di calcolo, che fa riferimento ai costi di produzione e non più a parametri tecnici (peso e velocità nave). Tale nuovo sistema potrebbe far sorgere qualche perplessità circa la sua pratica attuazione, ma ciò è argomento di regolamentazione e le perplessità potranno essere esaminate e risolte dagli organi tecnici governativi.

Il disegno di legge è stato definito: « legge ponte ». Ha infatti una validità limitata al 31 dicembre 1966. Entro questa data il Governo italiano dovrà prospettare alla C.E.E. una nuova proposta da valere a partire dal 1° gennaio 1967, formulata in base a quelli che saranno i risultati o, meglio, i più precisi orientamenti sulle future possibilità del settore medesimo, che, come è noto, dovrà essere definito — sempre per impegni assunti con la C.E.E. — entro il prossimo 31 dicembre.

Se appena si pone mente alla sequenza degli impegni assunti, impegni a cui ovviamente non ci si può minimamente sottrarre, appare evidente l'importanza che assume il fattore tempo e la conseguente indispensabilità che ogni sollecitudine venga messa in atto perché i singoli e complessi problemi posti siano affrontati e risolti.

A questo punto, volendo rimanere nell'ambito ristretto del disegno di legge proposto, potrei concludere invitando i Colleghi a procedere senz'altro all'esame e all'approvazione dei singoli articoli. Ma, fermo restando tale invito, sembra indispensabile, anche se soltanto come fugace accenno, una sintetica riflessione sugli impegni assunti di cui si è detto.

Non vi è dubbio che il tema di fondo sia rappresentato dal riassetto economico del settore cantieristico.

Di esso finora molti, forse anche troppi, discutono, alcuni con competenza, altri da dilettanti, altri dominati da ragioni o da interessi che poco o nulla hanno a che fare con questo settore (e si potrebbe continuare con estrema facilità in tale elencazione più o meno negativa). Comunque è vero che, per quanto il problema sia stato già posto in esame, non vi sono sintomi che esso sia stato affrontato con vigoria e serietà pari all'importanza che riveste. Aggiungo che, anche per questo aspetto del problema, io non intendo criticare o rimproverare nessuno: desidero soltanto richiamare l'attenzione di chi ne ha la responsabilità sul fatto che il 31 dicembre è vicinissimo e che a poco o a nulla sarà valsa la promulgazione di questa legge, se non si darà seguito, e ripeto, con la massima urgenza, allo studio; prima, e all'attuazione, poi, di tutto quanto indispensabile perché si raggiunga l'obiettivo che tutti gli italiani devono auspicarsi: la migliore efficienza del settore.

Certamente sarà indispensabile affrontare sacrifici di ogni genere e gli uomini che in questo settore vivono saranno quelli che mag-

giori ne sopporteranno. Ma, se non si vuole che l'attività cantieristica si trasformi in un onere sempre più grave per la nazione e diventi soltanto una causa permanente di instabilità economica, di irrequietezza e di incertezza per tutti, è indispensabile un clima nuovo che restituisca la convinzione che i cantieri debbono e possono aumentare la propria competitività e che, tendere a questo traguardo, rappresenta l'assolvimento di un compito indilazionabile del paese, soprattutto, ai fini di una sostanziale e benintesa socialità.

Circa i problemi sollevati da alcuni colleghi, in particolare comunisti e del P.S.I. U.P., nella seduta del 23 settembre, quando abbiamo iniziato l'esame del provvedimento in sede referente, ritengo che un dibattito a fondo del riassetto dell'industria navale italiana vada fatto in Parlamento quando il Governo avrà precisato i lineamenti del piano di riassetto e della legge che dovrà entrare in vigore alla scadenza del presente disegno di legge che, come ho precisato più sopra, ha carattere transitorio.

Onorevoli colleghi, concludo rinnovandovi l'invito a giungere alla più sollecita approvazione del disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**GIACHINI.** Signor Presidente, in sede referente la nostra Commissione ha deliberato contemporaneamente, con accordo unanime, su due questioni: la prima di farci assegnare in sede legislativa il disegno di legge che ci è ora sottoposto; la seconda, di avere una discussione (prima del 31 dicembre, s'intende) in questa Commissione con il Ministro della marina mercantile — ormai di casa — e con il suo collega, il Ministro delle partecipazioni statali, per esaminare tutta la questione della cantieristica. Ognuno di noi, infatti, considera il disegno di legge sottoposto al nostro esame (e ciò è detto esplicitamente anche nella relazione) un provvedimento-ponte.

Il Governo italiano aveva inizialmente proposto qualcosa di diverso: il prolungamento della politica di sostegno fino al 31 dicembre 1969. La Commissione della C.E.E. ha opposto contestazioni sulla misura del sostegno e sul periodo di validità della legge, chiedendo contemporaneamente l'impegno da parte del nostro Governo di presentare entro la fine di quest'anno un programma dettagliato per il cosiddetto « risanamento » dei cantieri. Conseguentemente il disegno di legge che stiamo discutendo è un compromesso fatto dal nostro Governo con la Commissione

della C.E.E. e costituisce per l'industria cantieristica un altro « ponte », un altro po' di ossigeno, somministrato nella speranza che la malattia continui senza trasformarsi in stato pre-agonico.

Ora, anche se cercherò di non rubarvi tempo, ritengo però indispensabile puntualizzare alcune questioni, che credo serviranno poi al nostro Ministro, non soltanto per la risposta che il Governo dovrà dare alla C.E.E., ma anche e soprattutto per quella riunione che dovremo tenere con la partecipazione dei Ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile.

Innanzitutto c'è da riflettere su una questione: per quanto noi sappiamo, anche il progetto di sostegno precedentemente elaborato — e contestato dalla C.E.E. — non affrontava il problema alle radici; o meglio, lo affrontava nel senso di dare per scontata la bontà del piano sottoscritto in sede comunitaria l'8 ottobre 1961. Mi ricordo che uno degli articoli chiave del progetto era la previsione di misure di finanziamento per quei cantieri che non si fossero dimostrati economicamente competitivi. Cioè, neanche con quel disegno di legge — che pure la C.E.E. ci ha contestato — noi affrontavamo e risolvevamo il problema di fondo che ci sta davanti.

Ricordo, signor Ministro, l'espressione che usai nell'estate dello scorso anno, quando si trattò di votare il finanziamento di quelle leggi che erano già scadute o stavano per scadere, che cioè ci trovavamo in una situazione nella quale bisognava « o mangiare quella minestra, o saltare dalla finestra ». Ricordo che allora tutti concordemente affermammo — e lei con noi signor Ministro — che quell'atto doveva essere una legge capace di dare al problema una soluzione organica. A un anno e qualche mese di distanza, purtroppo, siamo di fronte ad un altro « ponte », ad un'altra legge transitoria, mentre la crisi dei cantieri continua e si aggrava nel modo che tutti conosciamo.

È necessario porre a questo punto una domanda di fondo: per il 31 dicembre il Governo si è impegnato a presentare alla Commissione della C.E.E. un programma per la cantieristica. Su quali basi si fonderà questo programma? Perché, allo stato attuale delle cose, il Parlamento non lo sa. L'unica cosa concreta che sta davanti al Parlamento e all'opinione pubblica sono le vecchie idee che l'I.R.I. e la Fincantieri — con l'assenso del Governo — portano avanti e che risalgono all'accordo comunitario dell'8 ottobre 1961. Per la conoscenza che abbiamo del set-

tore, per la consapevolezza dello stato di grave crisi che ci sta davanti, abbiamo anche coscienza che, se non si fa un discorso chiaro, adesso, noi rischiamo di mettere a repentaglio tutta la nostra industria cantieristica.

D'altra parte, e altre volte l'ho ricordato, abbiamo sentito diverse campane. Talvolta leggendo le interviste rilasciate alla stampa dal Ministro della marina mercantile sembra che il suo orientamento sia quello di adire risolutamente la via del « risanamento », cioè di concordare sulla opportunità di rendere operanti gli accordi sottoscritti in sede comunitaria nel 1961. In altra sede il Sottosegretario Donat Cattin esprime avvisi assai diversi, così come si potrebbe « leggere fra le righe » della relazione programmatica delle partecipazioni statali, nella quale, mentre si continua a ripetere la necessità di un « risanamento », si sottintende anche la possibilità di una revisione di quella linea.

Appare evidente, di fronte ad un coro tanto disarmonico, la necessità di una discussione chiara e di una approfondita analisi per operare le necessarie scelte. Certo, a quel momento, potremo concordare o non concordare; allora subentrerà il normale rapporto di maggioranza e di minoranza.

Finora però non abbiamo avuto mai una discussione chiara. Di qui l'importanza della riunione della nostra Commissione con il Ministro Spagnoli ed il suo collega delle partecipazioni statali, nella quale — al di là della questione di principio (che per ora non intendo sollevare) del dovere e del diritto del Parlamento di dibattere e decidere su una così importante materia — noi membri della Commissione parteciperemo con spirito di collaborazione, coscienti di poter portare il peso delle nostre conoscenze e della nostra esperienza, anche per il fatto che la X Commissione da anni si interessa del problema.

Ciò detto, vorrei, sia pur brevemente e se i colleghi me lo consentono, fare un abbozzo di rendiconto di quelli che sono stati i risultati della linea seguita dal 1961 ad oggi.

Nel 1961 partendo da un presupposto dato per scontato — la crisi della cantieristica mondiale — il Governo italiano ha concordato con la Commissione della C.E.E. una drastica riduzione della nostra capacità produttiva. Tradotta nella concreta situazione italiana, significava operare nella direzione di « concentrare » la produzione cantieristica in tre zone: Castellammare di Stabia, Monfalcone e Sestri. Oggi, dopo 5 anni, a che punto siamo? Se osserviamo l'andamento degli investimenti,

rileviamo che la massa principale è stata destinata ai tre suddetti cantieri; ma qual è la situazione di questi cantieri che dovrebbero essere il fulcro del piano?

Per ammissione degli organi responsabili — del Governo e dell'I.R.I. — sappiamo che a tutt'oggi non sono in grado di competere sul mercato mondiale. Questo accade dopo che vi è stata la « conversione » dei cantieri di Taranto e il drastico ridimensionamento del cantiere di Livorno (sopravvenuto dopo una lunga ed aspra lotta che ha permesso di salvare, malgrado tutto, le strutture fondamentali), mentre, recentemente, si è partiti all'attacco dei cantieri del Muggiano di La Spezia e San Marco di Trieste, sollevando quell'opposizione popolare che ha costretto chi di dovere — almeno temporaneamente — a retrocedere.

Cioè, quegli accordi presi in sede comunitaria hanno dato il concreto risultato di avere oggi tutta l'industria navalmeccanica in piena crisi.

Si sono sottoscritti degli accordi, partendo da una visione settorialmente ristretta, e non si è avuto nemmeno il coraggio di esporli nella loro vera essenza. E su questa linea, che noi contestiamo, disapproviamo, si è andati facendo un passo avanti oggi, per farne poi due indietro e ancora tre in avanti!

Ritengo che il dubbio sulla validità del piano sottoscritto in sede C.E.E. oggi, non sia solo fra noi, ma anche in altri settori della Camera e soprattutto dell'opinione pubblica.

Vorrei a questo proposito fare una digressione sull'atteggiamento della stampa economica o confindustriale. Fino a qualche anno fa essa sosteneva che si dovesse procedere speditamente sulla via del « risanamento » e l'indice era puntato sul costo della manodopera e sulla minore capacità produttiva dei nostri lavoratori rispetto a quella di altri Paesi.

Può darsi che allora la stampa confindustriale, rappresentando certi interessi, ritenesse che il rischio sarebbe stato solo dei cantieri a partecipazione statale e che valesse la pena di sposare quindi quella linea politica. In questi ultimi anni però vi è stata una virata da parte di questa stampa, la quale forse ora si rende conto che, nell'urto di forti interessi internazionali che trovano il loro particolare riflesso fra i paesi del M.E.C., il rischio di rimanere stritolati non minaccia soltanto i cantieri I.R.I. ma tutta la navalmeccanica italiana e perciò comincia a parlare in modo diverso del « risanamento » e,

se ieri puntava il dito sulla non « capacità produttiva dei lavoratori » e sulla non « competitività », ora sposta il tiro della polemica sulle politiche di sostegno e del credito che i diversi paesi attuano per le rispettive industrie navali, riferendosi in particolare alla Repubblica federale tedesca.

Perché le cose sono andate così? Oltre che per i motivi già esposti, cioè di avere avuto una visione settoriale che ha isolato i cantieri dal loro contesto naturale costituito dalla flotta, dal traffico marittimo e dall'industria metalmeccanica, perché, in primo luogo, ci si è fondati su un dato — la cosiddetta crisi dei noli e della cantieristica mondiale — che la realtà ha smentito; in secondo luogo perché — volutamente o no — si sono trascurati i problemi di organizzazione (tanto che potremmo a buon diritto parlare di disorganizzazione) e i problemi dello sviluppo tecnologico (noi ci troviamo ancora nelle condizioni di inviare commissioni di esperti all'estero per trapiantare in Italia iniziative tecniche che già le altre nazioni minacciano di abbandonare, come nel caso degli scali a vasca in Inghilterra; ci troviamo quindi in condizioni di arretramento permanente).

In terzo luogo non si è affrontata in nessun modo la questione dei rapporti fra le diverse aziende a partecipazione statale, e, nel caso specifico, fra l'industria cantieristica, la motoristica navale, la meccanica e la siderurgica. Perché — mentre lo S.C.I. di Cornigliano applica uno sconto pari al 40 per cento alla Fiat — non si è attuata una politica di costi congiunti fra i diversi settori delle aziende a partecipazione statale?

E, come se non bastasse, abbiamo anche il problema della espulsione della manodopera qualificata, e non solo in quei cantieri che, secondo l'I.R.I. e la linea del Governo, dovrebbero essere chiusi, ma anche in quelli di Castellammare di Stabia, di Sestri e Monfalcone. L'età media delle maestranze raggiunge i 46-48 anni, non si ha una politica di rinnovamento, non si assumono giovani! Così continuando, fra qualche anno ci troveremo in un vicolo cieco!

Queste sono le prospettive serie che ci stanno dinanzi. Citavo dianzi lo spostamento nel tiro effettuato dalla stampa confindustriale in rapporto alla navalmeccanica, stampa che oggi prende di mira il problema delle politiche di sostegno. Come ne conoscerete — per quanto la stampa ne ha scritto — il lavoro compiuto da un gruppo di studio dell'O.C.E.D. su questo specifico problema.

Oggetto di esame del gruppo di studio è stato il moto crescente delle agevolazioni al committente nel settore delle costruzioni navali. Esso ha elaborato una periodizzazione, secondo la quale nella fase di alta congiuntura — 1957-58, conseguente alla crisi di Suez — la concorrenza era fondata, principalmente, sulla rapidità delle consegne; susseguentemente, con l'inversione di tendenza, ciò viene sostituito, prima, dal livello tecnico delle costruzioni, poi, dalla vendita a prezzi non remunerativi e addirittura al di sotto del costo di produzione. Quindi — per la pratica impossibilità dei prezzi di continuare a scendere — la competizione internazionale ha cominciato a manifestarsi sotto aspetti nuovi; aspetti resi possibili dall'intervento dei governi, concretizzantesi in un complesso di misure e istituzioni a carattere finanziario e creditizio, tali da consentire ai cantieri « convenienti condizioni di pagamento ». (L'accordo di Berna, cui quasi tutti i paesi dell'O.C.E.D. sono aderenti, fissa un limite massimo dei crediti all'esportazione in 5 anni; oggi le dilazioni vanno dai 7 ai 10 anni).

Sembra sia stato documentato che negli ultimi anni sono stati i cantieri la fonte principale di finanziamento per l'industria armatoriale.

Nel contesto è presente un equivoco (che qualcuno dice essere frutto della consuetudine): non considerare la politica creditizia come strumento di sostegno ai cantieri; equivoco portato ben innanzi da quei paesi che usano largamente tali mezzi (vedi in particolare, nell'ambiente del M.E.C., la Germania federale).

Non esongo ora quella che — secondo noi — dovrebbe essere una politica di sostegno che vediamo strettamente connessa a un piano di sviluppo e ammodernamento dei cantieri e della flotta.

Ritorno invece sull'equivoco che ancora si mantiene nella pubblicistica specializzata internazionale ed europea rispetto alla politica del credito e alla politica finanziaria che i governi fanno nei confronti della cantieristica. Molti paesi, e soprattutto quelli che attraverso questo mezzo riescono a portare avanti la loro cantieristica, continuano a sostenere che questo tipo di politica non è né un sostegno né un aiuto ai cantieri. Non è vero. Guardiamo i cantieri tedeschi come risolvono il problema! E — citando i tedeschi — per quale ragione noi, che abbiamo una flotta molto più grande di quella della Germania federale, abbiamo una capacità, una produzione cantieristica meno della metà di questa? Dob-

biamo rispondere a questa domanda che investe l'interesse nazionale.

Nel rispondere, tutti dobbiamo dare il nostro contributo specifico di idee, di cognizioni e di lotte.

Dianzi, parlavo di una « previsione di lungo periodo », sulla base della quale si è giustificata la « necessità » del ridimensionamento, che è stata smentita dalla realtà: infatti, cosa è accaduto nel 1964 sul mercato mondiale delle costruzioni?

Risulta che nel 1964 l'industria cantieristica mondiale ha varato 10 milioni 300 mila tonnellate di naviglio, il massimo raggiunto in tutto questo dopoguerra e pari al 70 per cento della capacità produttiva dei cantieri mondiali. L'afflusso di ordini, sempre nel 1964, è stato di 15 milioni 500 mila di tonnellate di stazza lorda, superato soltanto nel 1957.

Voglio ricordare che nelle relazioni dell'I.R.I. e del Ministero delle partecipazioni statali di questi ultimi anni (fino al '63) si è ribadito il concetto che le previsioni a lungo termine erano che il carico di lavoro dei cantieri mondiali si sarebbe assestato intorno agli 8 milioni di tonnellate. Questo dato, unito all'altro della cosiddetta « crisi dei noli » (che, poi, era invece un assestamento degli stessi dopo la congiuntura di Suez), faceva parlare i profeti di una « crisi mondiale della cantieristica » e della conseguente necessità di « risanare » quella nazionale.

A suo tempo il nostro gruppo contestò la validità di quelle previsioni di « lungo periodo ». La realtà dell'andamento congiunturale conferma le nostre ragioni che si fondavano sulla tendenza al crescere dei traffici e sulla conseguente necessità di rinnovamento della flotta: il fenomeno si è proiettato dal 1963 al 1964 ed è continuato nella prima metà del 1965. La spiegazione che la stampa specializzata dà al fenomeno è che in gran parte tutto ciò dipende dalla necessità di rinnovamento delle singole flotte, dalla capacità tecnica dei cantieri di offrire un prodotto più veloce, capace ed automatizzato o, meglio ancora, semiautomatizzato e in via di automazione. E ciò dovrebbe insegnarci qualcosa rispetto alla necessità di rinnovare la nostra flotta.

Naturalmente, ancora una volta, la parte del leone la fanno i giapponesi, mentre la C.E.E. è passata dal 20,7 per cento della fine del 1963 al 18 per cento del carico mondiale, anche se vi è stato un aumento di 400 mila tonnellate.

Ma il dato comunitario deve essere visto dal di dentro: allora ci accorgeremo che il

male non è comune, in quanto la Germania federale è passata dall'8,9 per cento della fine del 1963 al 10,4 per cento del carico mondiale alla fine del 1964. Quindi, mentre la comunità nel suo insieme arretra percentualmente, i cantieri della Repubblica federale tedesca avanzano. E le spese le ha fatte la cantieristica italiana e queste spese sono ancora più gravi di quanto non risultino dalla media. Non dirò qui i dati della cantieristica italiana, che voi conoscete e che purtroppo sono confermati dall'andamento dei primi 6 mesi del 1965. La relazione dell'I.R.I. ci avverte che c'è questo mutamento sul mercato mondiale, che s'è « attenuato » l'eccesso di capacità produttiva dei cantieri mondiali; io direi che non si può parlare semplicemente di « attenuazione ». Ma forse il termine « attenuazione » serve ai compilatori della relazione I.R.I. a giustificare ancora il « piano di ridimensionamento », che — purtroppo — è stato raccolto pari pari nel progetto di Piano quinquennale.

Nel Piano ci sono degli obiettivi che nessuno di noi può non accogliere: rinnovare la flotta nazionale per ridurre progressivamente il *deficit* della bilancia dei noli e utilizzare organicamente il massimo della capacità produttiva dei nostri cantieri sono obiettivi e finalità che si possono condividere. Però, entrando nella traduzione pratica di questi obiettivi, vediamo che, nel quinquennio che inizierà dal 1966 (ormai il 1965 è sfumato), si prevede un aumento della flotta di un milione di tonnellate di stazza lorda, cioè un aumento percentuale annuo del 4 per cento, inferiore al tasso di aumento, di sviluppo della flotta mondiale.

Si prevede poi un rinnovo del naviglio per 750 mila tonnellate pari a circa il 3 per cento annuo, un tasso nettamente al di sotto della media mondiale; cioè, onorevoli colleghi, tra cinque anni avremo una flotta che, quantitativamente, peserà meno di oggi sul livello mondiale e, qualitativamente, sarà ancor più in ritardo.

Però, onorevoli colleghi, 1.750.000, quante sono le tonnellate previste per la costruzione di nuove navi, diviso per i 5 anni del Piano, fanno 350.000 che — guarda caso — rappresentano proprio il 70 per cento (cioè una utilizzazione economica della capacità produttiva) di 500.000 tonnellate che è la cifra massima cui dovrebbero giungere, dopo il « risanamento », i nostri cantieri, secondo i voleri della C.E.E. !

Su questo « conto » che torna così bene per le pretese altrui, ci sovviene un ricordo che

è di tutti noi: quand'eravamo bambini le nostre nonne solevano confezionarci dei calzini di lana e, amorevolmente, prendevano le misure dei nostri piccoli piedi affinché la calza poi fosse perfettamente aderente; così han fatto gli estensori del piano per la cantieristica: han confezionato un « calzino » che si adatta perfettamente al piede del M.E.C. o — per essere più precisi — al piede della Repubblica Federale tedesca!

Fuori dallo scherzo, il progetto di Piano quinquennale, anche in questi aspetti specifici, elude i problemi della navalmeccanica, che nella loro reale dimensione economica e programmatica si pongono — come tutti sappiamo — in duplice rapporto con l'industria metalmeccanica e con la politica dei traffici marittimi, degli scambi commerciali interni ed internazionali.

Possiamo constatare come l'esame condotto sia settoriale e privo di qualsiasi riferimento agli unici parametri che possano far esattamente individuare le cause delle difficoltà ed il terreno di uno stabile ed ordinato sviluppo (necessità della flotta rispetto ad una politica seria dei traffici marittimi e ad una politica dei trasporti; intervento della politica industriale dello Stato).

Mentre l'insieme di tutto lo schema è elastico e si parla anche di revisione annuale, per quanto concerne l'industria cantieristica si ha una estrema rigidità: si stabilisce la somma di 350 mila tonnellate annue di carico di lavoro e basta; non si prevede un intervento della nostra navalmeccanica sul mercato internazionale e si dà per scontato che tutti gli ordinativi dell'armamento italiano andranno ai cantieri italiani. Non si pensa che una parte di queste 750 mila tonnellate possano andare come commesse a cantieri esteri e — magari — a quelli tedeschi e diminuire così il carico di lavoro previsto per i nostri cantieri. Tale rigidità fa appunto pensare all'immagine da me prima ricordata del calzino fatto su misura.

È indispensabile rivedere l'insieme: non vi chiediamo, ora, di accettare le nostre tesi, ma riteniamo necessario avere uno scambio di idee, su un terreno di chiarezza, circa lo stato effettivo della nostra cantieristica, dal punto di vista della direzione industriale, dell'organizzazione del lavoro, dello sviluppo tecnologico, della politica di sviluppo di nuove maestranze. Occorre vedere quali sono i reali bisogni della flotta, quale è il tipo di rinnovamento e di riammodernamento di cui essa abbisogna in rapporto alle sedi della nazione

italiana, quale presenza può avere la cantieristica italiana sul mercato internazionale.

Non possiamo rinunciare ad uno sviluppo organico della industria navalmeccanica: sarebbe ben strano che una nazione come la nostra, tradizionalmente marinara, si apprestasse ad abbandonare l'arena della cantieristica internazionale nel momento in cui diversi nuovi Paesi, senza tradizioni marinare, vi entrano. Non saprei a che titolo questo sacrificio dovrebbe essere compiuto, per conto di chi, o di quale interesse nazionale: non ve ne sono, né potrebbero esservene.

E questo è il rischio che corriamo, se non correggiamo il tiro, se non mutiamo le scelte di fondo rispetto all'industria navalmeccanica.

Rinnoviamo pertanto l'invito ad un esame chiaro ed articolato sui bisogni della flotta, sulla funzione che può avere la Finmare, riorganizzandola, facendola essere presente nei traffici marittimi, all'avanguardia nella scoperta di nuove linee di navigazione.

Altre volte si è avuto occasione di lamentare, non solo la limitatezza degli investimenti, ma anche il modo in cui tali investimenti sono stati fatti. Posso citare un esempio di come sono stati spesi questi soldi (penso che anche altri se ne potrebbero citare, ma di questo ho conoscenza diretta). Nei cantieri « Luigi Orlando » di Livorno, verso la metà del 1959, è stato speso un miliardo e mezzo di lire in investimenti per il rinnovamento degli impianti; subito dopo, nei primi mesi del 1960 è saltata fuori la decisione di chiudere il cantiere, decisione che ha suscitato una lunga ed aspra lotta, condotta unitariamente da tutta la città, che ha trovato una sua prima conclusione in un accordo, sottoscritto dai rappresentanti di Livorno e dal Governo, che seppure dimensionava duramente quel cantiere, ne manteneva però intatte le strutture di industria navale. Questa è una dimostrazione pratica di come quei pochi investimenti sono stati utilizzati concretamente! Questo è il criterio che in generale si segue negli investimenti (anche se quello di Livorno è il caso più macroscopico). Non contribuisce anche ciò all'incapacità dei nostri cantieri di competere sul piano internazionale?

Occorre quindi esaminare le necessità reali di rinnovamento della nostra flotta e rivedere alle fondamenta i problemi che sono alla base della cantieristica; occorre vedere quale sia, rispetto ai dati mondiali, nazionali e comunitari, il reale interesse della nazione (senza subordinarci e senza subire); occorre muoverci con una programmazione articolata che

ci consenta di essere sempre più presenti in campo internazionale. Accettare in partenza il ridimensionamento significa accettare la discesa di una lunga scala; tutte le esperienze che abbiamo fatto in questi ultimi anni dimostrano che abbiamo già disceso molti gradini di questa scala amara, tant'è vero che ci troviamo al punto di accettare di adottare un provvedimento della durata di un biennio per avere un po' di respiro. Ma ormai questo periodo di respiro sta per finire. Quanto agli accordi con la C.E.E., occorre fare un programma; ma su quali basi, con quali criteri? Di qui l'importanza della discussione che unanimemente abbiamo chiesto di fare, e che spero si svolgerà nella prossima settimana con i due Ministri responsabili, Spagnoli e Bo.

Sul provvedimento in esame non possiamo essere favorevoli: è un provvedimento limitato che non affronta nessuno dei problemi che sono aperti; è un pannicello caldo per una piaga che deve essere sanata, ma con ben altri mezzi. Non saremo neppure sfavorevoli perché il nostro pensiero è rivolto anche alla situazione contingente dell'industria cantieristica.

Sappiamo che sono in corso contatti con i sindacati ed iniziative degli enti locali interessati: vi è tutta una materia di ricerca abbastanza articolata, è possibile nei prossimi mesi fare qualcosa di serio e la nostra Commissione, se sarà capace di intendere il problema nella sua interezza, potrà dare un contributo di prim'ordine.

Per quanto ci concerne, è nostra ferma intenzione, non solo dire una parola chiara, ma raccogliere, con quanti sono sensibili ai problemi dell'economia marittima, quel movimento reale dei lavoratori, dei sindacati, delle città sedi di cantieri e continuare nella lotta affinché altre scelte si impongano e si apra la strada per garantire lo sviluppo dei nostri cantieri e, con essi, la presenza della nazione italiana nel settore mondiale delle costruzioni navali.

**MACCHIAVELLI.** Io concordo con molte delle considerazioni che sono state fatte dal collega onorevole Giachini, anche per il modo sereno e preciso con cui sono state portate alla nostra attenzione. Si tratta di un discorso che va ripreso e, sotto questo profilo, l'incontro con il Ministro delle partecipazioni è quanto mai necessario, indispensabile, vorrei dire, per fare il punto della situazione. D'altra parte, anche se le partecipazioni statali sono di competenza di un'altra Commissione, il problema della cantieristica a partecipazione sta-

tale non può non essere affrontato e trattato anche dalla nostra Commissione, cui spetta occuparsi dei traffici marittimi e quindi della nostra flotta.

Il disegno di legge sul quale siamo chiamati ad esprimere il nostro giudizio ha un obiettivo preciso: l'ammmodernamento della nostra flotta commerciale e lo sviluppo della nostra flotta peschereccia. È un problema sul quale siamo sempre stati d'accordo, per il quale da tempo ci battiamo e che bisogna assolutamente risolvere. Infatti la libertà di bandiera, di traffici, ecc., che abbiamo sempre tutti propugnato, non ci può fare dimenticare l'incidenza delle bandiere straniere sulla nostra bilancia dei pagamenti: sono centinaia di miliardi all'anno che noi spendiamo per i trasporti fatti da navi non italiane, sono decine e decine di miliardi all'anno che spendiamo perché non abbiamo una flotta peschereccia degna di questo nome.

A questi motivi di ordine economico non dobbiamo dimenticare di aggiungere alcuni altri d'ordine sociale. Noi ci siamo già chiesti diverse volte perché i giovani disertano il mare. Io credo che uno dei motivi per i quali i giovani disertano il mare siano le condizioni ambientali in cui sono costretti ad operare: vi sono navi — e non sono poche — sulle quali l'equipaggio è costretto a vivere come se si trovasse nella cella di una delle vecchie carceri del nostro paese. Ancora. I giovani non fanno i pescatori perché non vi hanno più interesse, perché non traggono dalla attività della pesca nessun beneficio economico degno di questo nome. Ed ecco allora che questi nostri giovani preferiscono avviarsi ad un'altra attività (quando hanno la fortuna di poterla trovare) e avere una occupazione in terra, che spesso è più remunerativa e quasi sempre li mette in condizioni di vivere una vita migliore e meno disagiata.

Problema gravissimo, dal punto di vista della mano d'opera, è anche quello che si riferisce ai nostri cantieri. Questo problema lo abbiamo già esaminato diverse volte: le maestranze impiegate nei nostri cantieri (compresi quelli a partecipazione statale) hanno una età media di 45-48 anni; d'altra parte, moltissimi dei nostri lavoratori, dei nostri tecnici e delle nostre maestranze specializzate vanno a lavorare nei cantieri tedeschi, nei cantieri del nord Europa, perché lassù hanno una maggiore e più piena retribuzione.

Il fatto, poi, più grave è che non si provvede, man mano che i vecchi vanno in pensione, ad assumere dei giovani, che possano essere la spina dorsale della cantieristica di



domani. Ecco allora che l'esodo per motivi di età, l'esodo per motivi di interesse e il mancato assorbimento di mano d'opera giovane fanno sì che ci troviamo, noi che avevamo maestranze qualificate che ci erano inviate dai cantieri di tutta Europa, a non aver più questo potente mezzo economico. È una grossa ricchezza che noi rischiamo di perdere. È necessario che noi esaminiamo le cause e le colpe di tutto questo.

Io ritengo che in questa disamina non potremo non tener conto di una situazione che è presente, che è reale, che cioè noi siamo attualmente condizionati dalla Comunità economica europea (piaccia o non piaccia, giusto o non giusto, ci troviamo a dover fare i conti con quelli che, come la Germania federale, sono stati più previdenti o che, per altri motivi, si trovano in una situazione di privilegio rispetto a noi). Ma sono perfettamente d'accordo con il collega Giachini a che il Parlamento discuta ampiamente, in Commissione o anche in Aula, il problema della politica cantieristica, nella quale — credo siamo tutti d'accordo — le aziende a partecipazione statale devono assolvere a un ruolo che dev'essere di stimolo e di esempio a quelle private per serietà di conduzione.

Certi elementi, invece, che sono stati qui ricordati e che noi conoscevamo (abbiamo tutta una casistica piuttosto ampia al riguardo), ci lasciano sconcertati e perplessi!

Occorre arrivare, non al ridimensionamento, ma all'aumento della produzione. Ed è un punto gravissimo, e onesto, quello che la relazione al disegno di legge governativo fa, quando ricorda che dal giugno 1964, per le disavventure che la legge ha avuto in sede di Comunità europea, noi abbiamo avuto solo 80 mila tonnellate di varato in confronto alle molte migliaia (mi pare 9 o 10 milioni) di tonnellate varate nel mondo.

È in questo quadro che noi diamo la nostra adesione al disegno di legge, che, se è, — come effettivamente è — incompleto e insufficiente, deve tale sua incompletezza e insufficienza, non alla mancanza di buona volontà del presentatore, del Ministro, ma, a mio modo di vedere, all'eredità che abbiamo ricevuto e alle leggi comunitarie.

Noi siamo solidali con il Governo, con il nostro Ministro, per l'azione svolta e per l'azione che svolgerà (di cui si fa ampio cenno nella relazione) e diciamo che in un settore così delicato ogni provvedimento a favore deve essere approvato, e approvato sollecitamente. Lo esigono l'economia generale, le maestranze, la sorte della nostra cantieristica maggiore

e minore (interessata, quest'ultima, alla costruzione, non solo di navi da diporto, ma anche di quella flotta peschereccia di cui in più di una occasione ci siamo occupati, per lamentarne la mancanza e per auspicarne la sollecita realizzazione); Io esige anche l'economia di tante città (e qui ricordo l'azione, i convegni, le iniziative di alcuni enti locali di La Spezia, Genova, Livorno, Venezia, Trieste, ecc.): molte città italiane e molti centri minori d'Italia vivono, infatti, proprio dell'attività dei cantieri, anche dei cantieri piccoli.

Riepilogando, io, mentre mi dichiaro convinto della assoluta necessità di un programma e di una legge organica e completa di ristrutturazione e di ammodernamento dei nostri cantieri, do atto al Governo di essersi avviato, pur attraverso notevolissime difficoltà, ad una impostazione più seria, più ordinata, più responsabile della nostra politica economica, in particolare per il settore marinaro; ritengo anche che ogni provvedimento che si inquadri in questa visione, come dalla relazione e dagli articoli mi pare che si inquadri il disegno di legge al nostro esame, deve essere sollecitamente approvato. Ecco perché, in attesa che si discuta la politica del piano quinquennale e si esaminino tutti insieme i problemi della ristrutturazione dell'industria cantieristica, ritengo giusto esprimere voto favorevole al disegno di legge sottoposto alla nostra attenzione, con l'impegno (che ci permettiamo di rinnovare, anche se sappiamo non necessario per la sensibilità dimostrata dal Ministro e dal Sottosegretario) che si rilevi attentamente la situazione in sede di Comunità europea.

FRANCO RAFFAELE. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non ripeterò quanto ha già detto il collega e compagno Giachini, che ha spaziato molto in largo sui problemi che stiamo discutendo. Tratterò soltanto due punti: la competitività e il modo in cui avviene il risanamento dell'industria cantieristica.

Quanto alla competitività, perché non siamo competitivi? Questa legge ci aiuta a diventare competitivi sul piano internazionale? Ecco quello che vorrei sapere io che mi preoccupo di non doverci trovare fra due anni allo stesso punto in cui siamo ora.

Sapete come è ripartito il costo di una nave? La mano d'opera, comprese la direzione tecnica amministrativa e la rappresentanza commerciale, incide complessivamente sul costo per il 29 per cento; la percentuale del costo degli ammortamenti è del 7 per cento

circa; i materiali incidono per il 48 per cento circa e l'apparato motore circa per il 16 per cento.

Ora, in quale delle voci elencate non siamo competitivi? Ecco il problema da mettere a fuoco per giungerè ad una soluzione: credo che sia questo il sistema migliore di ragionare.

La mano d'opera, compresa la direzione tecnica, pur lavorando come quella degli altri cantieri del mondo, è pagata di meno; fa eccezione solo la mano d'opera giapponese. Non è quindi la manodopera che pesa sui costi. Anche gli ammortamenti gravano con percentuali eguali a quelle delle altre nazioni. Per quanto riguarda, invece, i materiali, la percentuale dei nostri costi è superiore del 12 per cento rispetto a quella dei cantieri olandesi, svedesi, ecc. Però, mentre industrie dell'I.R.I. praticano sconti del 40 per cento alla F.I.A.T., non altrettanto fanno a favore della cantieristica a partecipazione statale, che pure è inquadrata nell'I.R.I. A sua volta, l'apparato motore grava sul costo della nave per un 16 per cento, con una maggiorazione del 4 o 5 per cento rispetto al livello internazionale dei costi, perché noi costruiamo servendoci di brevetti stranieri.

Veniamo alla seconda domanda; fra due anni, quando scadrà questa legge, avremo risolto i nostri problemi? A mio avviso, non avremo risolto niente e ci troveremo allo stesso punto di oggi, perché il materiale e l'apparato motore avranno lo stesso costo.

Perché non si affrontano questi problemi per risanare i nostri cantieri?

I tecnici ed i lavoratori hanno dato il massimo, eguagliando come capacità produttiva e come tempo di lavorazione persino la Svezia e l'Olanda.

Il risanamento nel senso voluto dal Governo avviene già: nel 1964, in un solo anno, abbiamo avuto duemila operai in meno, passando da 21.253 unità nel 1963 a 19.215 unità nel 1964; e nel 1965 la manodopera diminuirà ancora! Lentamente si licenziano anche operai altamente qualificati, attivi e giovani. La politica dei « rami secchi » va innanzi!

A questo proposito vorrei raccontare un episodio. Mi trovavo in montagna e vedevo ogni mattina un vecchio venire dai boschi con un carico di legna secca. Un giorno gli chiesi: « Trovate sempre legna secca? » Egli mi rispose: « se non si trovano rami secchi, si tagliano dei rami verdi e dopo 15 giorni diventano secchi ».

Con questa politica dei rami secchi non si rinnovano gli impianti, che così diventano rami secchi, e si chiudono i cantieri.

Che cosa hanno fatto i dirigenti dell'I.R.I. per far diventare competitivi i nostri cantieri? In tutti i cantieri i lavoratori sono sfruttati al massimo. Vi sono stati tre mesi di scioperi dei saldatori elettrici: miliardi di danni vi sono stati per aumentare di poche lire la tariffa. E così pure la lotta per il premio di produzione ha arrecato miliardi di danni. Ho un libro bianco che documenta tutto questo.

Questa è la politica che fanno i dirigenti dell'I.R.I. nei cantieri: pur di battere i lavoratori; pur di battere gli impiegati e valorosi tecnici, fanno perdere ai cantieri miliardi; e poi gli stessi affermano che non siamo competitivi.

I rapporti interni. È un problema che dobbiamo discutere, per accertare se questi rapporti sono umani e democratici. Si fa di tutto perché l'operaio si dimetta; si vuole sanare costringendo l'operaio a licenziarsi. Citerò soltanto alcuni esempi: gli altri sono riportati su questo libro bianco, che spero di poter consegnare a tutti i componenti della Commissione. L'operaio dei cantieri navali, quando raggiunge una certa età, non può rendere più come un giovane di 20/30 anni. Del resto, questo avviene in tutti i lavori. Ebbene, i cantieri di Monfalcone, Genova e Trieste sfruttano al massimo gli operai e pretendono che questi rendano per tutta la vita come può rendere uno a 30 anni; altrimenti, gli fanno fare la visita medica e lo dichiarano inidoneo ai lavori pesanti, invitandolo a dimettersi, offrendogli come contropartita 200.000 lire. Se non si dimette lo licenziano e perde così le 200.000 lire. Con questo sistema, negli ultimi sei mesi sono stati licenziati a Monfalcone 54 operai per inidoneità. Pensate al dilemma di questi operai che devono decidere, a 50/55 anni, se licenziarsi o meno. Questi sono sonni non tranquilli, signor Ministro, molto più dei suoi, turbati dalla bilancia dei pagamenti che è deficitaria nel settore dei trasporti marittimi. A 50 anni è difficile trovare lavoro in un'altra fabbrica dopo essere stati spremuti come limoni. E quasi tutti questi operai sono senza pensione di invalidità: per i medici dei cantieri sono inabili, per l'I.N.P.S. sono abili. Si trovano così a casa senza pensione e senza assistenza medica, dopo aver dedicato tutta la loro vita al lavoro. Esistono dei documenti: per esempio, un saldatore elettrico, con 25 anni di servizio e due figli a carico è stato licenziato senza pensione. Sono elenchi lunghi che non vi leggo per non perdere tempo. Ecco anche il perché non siamo competitivi: la gioventù va via, non rimane a fare un lavoro per tanti anni per correre poi il

rischio di essere licenziata senza pensione, preferisce andare via subito. Ecco come si viene a perdere della mano d'opera preziosa. Poi, si legge sulla relazione dell'I.R.I. che alla fine del 1964 il personale delle aziende del gruppo Fincantieri era di 28.734 unità, inferiore, rispetto all'anno scorso, di 1.275 unità. La diminuzione, come per il passato, è dovuta quasi esclusivamente a « dimissioni volontarie » ! Le chiamano volontarie nelle relazioni, mentre gli operai sono spinti in quella maniera a dimettersi. Ecco la realtà dei cantieri dell'I.R.I.

Ritornando agli scioperi di cui ho parlato più sopra, nei cantieri di Monfalcone sono stati fatti tre mesi di sciopero e non uno dei Sottosegretari o dei Ministri è andato sul posto ad indagare il perché di questo sciopero.

Quanto ho detto sono cose da analizzare, da vedere, perché vogliamo che i nostri cantieri diventino competitivi, democratici e vi alberghino veramente i rapporti umani. Tutto ciò è stato denunciato più volte dai sindacati, dalle commissioni interne; sono stati presentati memoriali a diversi Ministri, ma non si è avuta alcuna risposta.

Ultimo problema: gli appalti. Anche qui c'entra la competitività. Aggiungo un esempio a quello già fatto dal compagno Giachini. A Monfalcone è stata costruita una nuova officina per la costruzione di tubi, che è costata più di un miliardo, attrezzata con le macchine più moderne e con operai altamente qualificati. Quando l'officina è entrata in funzione, invece di farla lavorare a pieno ritmo, si è incominciato ad appaltare i lavori di tubazione ad una ditta di Genova, la quale ha dovuto portare il materiale da Genova a Monfalcone.

Alcune ditte prendono il lavoro addirittura di terza o quarta mano. I lavoratori hanno ragione di parlare della mafia degli appalti. Allora, per diventare competitivi, facciamo indagini serie, vediamo chi ha interesse a questi appalti; non teniamo le officine chiuse, pagando gli operai 40 ore senza che lavorino. Senza dire che è successo (anche a Genova) che si è dovuto rifare il lavoro fatto in precedenza da queste ditte, per circa 10 mila ore !

Ecco che cosa succede nei cantieri ed ecco perché non sono competitivi. Sono tutte cose, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, che dobbiamo sanare, apportando tutti il nostro contributo, perché non fanno onore, né al Governo, né al Parlamento.

Ho voluto richiamare l'attenzione sul problema della competitività e su quello dei rapporti umani nei nostri cantieri; le consegno,

signor Ministro, un libro bianco, nella speranza che ella voglia intervenire insieme con il Ministro Bo per sanare questa situazione e per creare nei cantieri quel clima umano necessario affinché essi divengano competitivi. I lavoratori hanno già dimostrato di essere competitivi, sta al Governo e a noi tutti rimuovere le altre cause che si oppongono alla competitività, sul piano internazionale, dei nostri cantieri navali.

MANCINI ANTONIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che il collega Franco, nel suo intervento, abbia posto l'accento sulla questione fondamentale della competitività. Egli ha fatto, insieme con l'onorevole Giachini, un'analisi, una serie di obiezioni e di constatazioni sulla cui fondatezza non discuto: può darsi che essi si siano sufficientemente documentati e che tutte le loro osservazioni siano in sostanza fondate. Senonché un esame approfondito della competitività — che è l'argomento sul quale viene oggi posto l'accento — deve essere spinto a considerare i diversi elementi che la determinano. Il fatto importante è il livello dei prezzi, che devono essere competitivi sul piano internazionale. Gli elementi che confluiscono nella formazione dei prezzi sono il costo delle materie prime e dei prodotti semilavorati impiegati, il costo dei salari ed, inoltre, qualche cosa di particolarissimo e di contingente proprio di ogni azienda; il livello di redditività dell'azienda. Sul fattore costo delle materie prime non v'è possibilità di intervenire, salvo che non si sposti il problema verso l'organizzazione delle altre aziende che forniscono le materie prime ai cantieri navali (il costo di un motore, per esempio, può scendere, ma solo se scende il costo nell'officina in cui si produce il motore). In sostanza il problema è esterno.

Il problema dei salari rimane il più grande in questa particolare materia in discussione, ma non rientra, in questa sede, nella nostra competenza; non si può comunque negare che il costo dei salari rimane una componente determinante del costo del prodotto.

FRANCO RAFFAELE. Anche se i nostri lavoratori lavorassero gratis, non saremmo mai competitivi come il Giappone !

MANCINI ANTONIO. Respingo l'affermazione secondo la quale il costo del lavoro non è l'elemento determinante nella formazione del prezzo, in quanto essa è contraria a tutte le teorie economiche che hanno avuto larga dimostrazione pratica, oltre che scientifica.

La redditività dell'azienda dipende da alcuni fattori che devono essere esaminati con

particolare attenzione; essa è anche in funzione di colpe od errori di dirigenza (sulle quali i colleghi comunisti hanno posto l'accento); mi è parso di intendere però che essi imputano il disagio del settore solo ad errori o a colpe commesse nella vita organizzativa e nel funzionamento dell'azienda. In effetti esiste un altro elemento di fondamentale importanza ed è l'adeguatezza degli investimenti fissi ai fini da raggiungere nell'impresa industriale (quella che il collega Giachini chiamava progresso tecnologico, o, meglio, arretramento tecnologico, rilevandone la carenza nei nostri cantieri).

Il processo di miglioramento, di ammodernamento, di perfezionamento tecnologico è un processo che è in rapporto diretto con la possibilità di una maggiore meccanizzazione, spinta, ove possibile, fino all'automazione: quando gli impianti sono meccanizzati o automatizzati, evidentemente viene meno l'incidenza negativa della redditività dell'azienda sul costo del prodotto.

Ritengo che il nostro pessimismo, la nostra critica così serrata dimentichi spesso questo fattore. Quando, per esempio, si fanno raffronti con la Germania occidentale o con il Giappone, si dimenticano due cose: innanzitutto che il livello salariale giapponese è notevolmente differenziato dal nostro, rappresentando un fattore di riduzione del costo di produzione; in secondo luogo si dimentica la possibilità di attuare investimenti in una società opulenta come quella tedesca, investimenti che consentono il raggiungimento di un progresso tecnologico che nelle singole imprese...

GIACHINI. Ricordo quanto ho detto circa quello che accade nelle nostre imprese.

MANCINI ANTONIO. Nei casi ricordati dal collega Giachini si è trattato di errori di dirigenza; ho già accennato alla possibilità di incidenza di tali errori. Ma potremmo asserire che tutte le colpe possono essere fatte risalire ad errori di dirigenza solo se potessimo affermare che l'investimento tecnologico, la meccanizzazione e l'automazione hanno raggiunto il livello dei cantieri concorrenti. Se, a parità di costo delle materie prime, a parità di salari, a parità di investimenti si avesse un costo finale diverso, ciò si potrebbe attribuire solo ad errori di dirigenza. Tali errori però sono degli inconvenienti che si verificano, più o meno, in ogni tipo di azienda, ed è dovere di chi è preposto al settore individuarli, ma non potranno mai essere del tutto cancellati, perché è destino comune degli uomini sbagliare almeno qualche volta.

Che cosa si propone il disegno di legge in esame? Non mi sembra che intenda migliorare il livello tecnologico dei cantieri; non è un provvedimento che si proponga di portare il livello della produzione a quello competitivo sul piano internazionale, poiché in tal caso lo stanziamento dovrebbe essere enormemente maggiore e tale compito va proiettato nel futuro, nell'ambito di una programmazione almeno quinquennale. Il disegno di legge tende a superare il divario tra il livello dei prezzi italiani e quello internazionale, tramite un sussidio dato alle aziende, proporzionato al quantitativo di tonnellaggio realizzato nei cantieri; tale sussidio è del 15 per cento. Corrisponde o no al suddetto divario che deve correggere? Mi pare che questo si aggiri intorno al 12 per cento; pertanto un contributo medio del 15 per cento può essere ritenuto sufficiente a rendere competitiva una certa mole di attività dei nostri cantieri. Se il provvedimento prevede un impegno finanziario di 42,5 miliardi, attribuito nella misura del 15 per cento sul tonnellaggio costruito, è evidente che la somma consente un beneficio del 15 per cento per un totale di costruzioni di circa 250 miliardi.

Ecco quindi che, sotto il profilo percentuale, per coprire il divario tra i costi di produzione interni e quelli internazionali, la legge può essere ritenuta adeguata. Sotto il profilo globale dell'effetto dell'intervento dello Stato, mi pare che un intervento che renda competitiva sul mercato internazionale una produzione cantieristica del valore di 250 miliardi rappresenti un obiettivo serio.

Non ho altro da aggiungere. A me pare che la legge, considerati gli obiettivi che vuole perseguire, sia pienamente rispondente e quindi meriti il nostro incondizionato appoggio.

DAGNINO. Io vorrei fermarmi un momento sulla considerazione secondo cui questa legge, e con questa legge, quindi, anche le leggi analoghe che l'hanno preceduta (che si muovevano sullo stesso binario e seguivano gli stessi criteri) sarebbe una legge rivolta a favorire gli armatori, consisterebbe in una concessione fatta graziosamente agli armatori italiani.

In effetti, questa legge, a mio giudizio, interessa anche gli armatori, ma soprattutto interessa i cantieri, in primo luogo, i cantieri di costruzioni navali, e, poi, quelli di riparazioni navali. Infatti, dato il carattere internazionale del mercato delle navi, gli armatori con facilità possono comperare le loro navi all'estero, per esempio in Giappone, nazione

che purtroppo va molto di moda (dico purtroppo perché noi italiani ed, in generale, noi europei non riusciamo a tener testa all'ammontare complessivo che i cantieri navali giapponesi hanno varato nel 1964, che, credo, costituisca addirittura il 40 per cento del tonnellaggio totale varato nel mondo).

Pertanto, questa specie di accusa è, a mio giudizio, completamente infondata. Gli obiettivi della legge sono stati chiariti molto bene, mi pare, da alcuni colleghi che hanno parlato prima di me. A me, comunque, preme insistere sul fatto che il provvedimento tende a mettere la nostra industria in grado di competere, di gareggiare con i cantieri stranieri. Ciò è tanto più importante in quanto all'estero le nazioni costruttrici di navi continuano ad agevolare le loro industrie.

Dalla stampa abbiamo appreso, per esempio, che la Svezia, nei primi mesi del 1965, ha aumentato la garanzia dello Stato per le navi costruite dai cantieri svedesi.

La Germania federale, a sua volta, ha aumentato nei primi mesi di quest'anno, dal 50 all'80 per cento, la percentuale dei crediti che si possono concedere per la costruzione di nuove navi; ha ridotto il tasso d'interesse dal 7 al 5,5 per cento ed ha aumentato l'ammontare complessivo del volume di credito che, a queste condizioni, è concesso ai cantieri; essa ha anche accordato ulteriori facilitazioni fiscali, almeno per certe categorie di navi (credo le più grandi). Ancora. L'Inghilterra, un anno fa, ha adottato un provvedimento che ha colpito duramente le importazioni, e quindi anche le importazioni di navi con l'imposizione del dazio del 15 per cento.

Circa il problema di come valutare gli aiuti alla nostra industria cantieristica rispetto a quelli accordati ad altri settori industriali, ricordo che nello stesso rapporto Saraceno sulla programmazione, di un anno fa, è detto che questi aiuti si possono considerare come equivalenti ai dazi doganali che proteggono gli altri settori, dazi che non possono essere applicati in questo settore, dato il carattere internazionale del mercato delle navi.

Detto questo, mi sembra che la legge persegua dei giusti obiettivi e che pertanto debba essere approvata rapidamente.

Anch'io mi associo ai colleghi che hanno espresso il più vivo apprezzamento per il Governo — e quindi, nel nostro caso specifico, per il Ministro Spagnoli e per il Sottosegretario Riccio — per l'azione che hanno svolto per far valere i nostri giusti diritti in seno alla Comunità economica europea.

A questo proposito voglio riallacciarmi a quanto ha detto, all'inizio di questa discussione, l'onorevole Giachini, affrontando il problema del piano di riorganizzazione dei nostri cantieri che il Governo italiano si è impegnato a presentare entro il 31 dicembre di quest'anno. Ora, a me sembra di poter dire che quanto egli ha affermato nulla toglie alla necessità di approvare questa legge, che, nella disputa in seno alla C.E.E., rappresenta certamente un fatto positivo per noi.

Anzi, l'obbligo che abbiamo assunto di presentare entro la fine dell'anno un piano di riorganizzazione dei nostri cantieri è esso stesso motivo di approvazione rapida della legge. Circa, peraltro, il merito del piano, noi avremo modo di discuterlo, e in sede nazionale e in sede C.E.E.

A questo proposito, ripeto una considerazione che ho già fatto in passato: nelle discussioni in sede M.E.C. dobbiamo mettere in rilievo che — dato il carattere internazionale del mercato delle navi e la vasta azione di *dumping* del Giappone e dato che altri paesi costruttori di navi continuano ad aiutare i loro cantieri, come gli Stati Uniti e il Canada che danno sovvenzioni del 35 e del 50 per cento — la politica del M.E.C., volta a ridurre costantemente e gradualmente gli aiuti ai sei paesi, non sembra una buona politica. Essa non consegue infatti altro risultato che quello di indebolire i sei paesi, sia pure nella stessa proporzione, rispetto al resto del mondo.

Vero è che non si può certo perseguire una politica opposta, cioè di eccessivi aiuti, in un settore come questo, dove l'obiettivo fondamentale è quello del risanamento; ma neppure si deve imboccare la strada della costante riduzione, proprio mentre in altri paesi si seguono ben altri criteri.

Con queste brevi e modestissime considerazioni, ancora una volta tributo al Governo il mio apprezzamento per l'opera svolta ed annuncio il mio voto favorevole al provvedimento in esame.

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

Ringrazio tutti gli intervenuti per il contributo di esperienza, di studio e di pensiero che ciascuno di essi ha dato a questo importante dibattito.

SPAGNOLI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero anche io, signor Presidente e onorevoli deputati, ringraziare ed esprimere l'apprezzamento più vivo per gli interventi che si sono qui svolti.

Mi pare che non ci dobbiamo, in questa sede, trattenere su un'ampia panoramica. Aggiungo subito, peraltro, che ritengo opportuna, anzi necessaria, una discussione approfondita del problema cantieristico, tesa a ricercare verità e concretezza in un settore tanto importante per l'economia del paese; sicché ho appreso con vero compiacimento la notizia che anche il Ministro delle partecipazioni statali ha aderito ad un'apposita discussione del problema in questa Commissione.

Ma appunto perché ci sarà questo dibattito generale di tutti gli aspetti del problema, non ritengo oggi dovermi dilungare molto oltre i limiti del provvedimento in esame.

Comunque, per anticiparvi i temi che saranno da me sviluppati in quella sede, sottopongo fin d'ora alla vostra attenzione i tre criteri in base ai quali, a mio giudizio, la situazione cantieristica italiana deve essere esaminata, ai fini delle decisioni da prendere.

Il primo criterio concerne il peso del settore in termini di consumo siderurgico e meccanico e la ripercussione che la riduzione della produzione comporterebbe.

Che cosa imposto con questo primo motivo di meditazione generale? Una linea continua con la quale arrivo al prodotto finito, la nave, per esaminare lungo questa linea continua che cosa eventualmente non va. Non va il punto del costo della manodopera? O, per stare all'analisi fatta dall'onorevole Franco, non va il punto relativo alla dirigenza? Non è all'altezza l'azione governativa? O non è adeguato lo sforzo che deve fare la nazione per gli investimenti nel settore? Mi pare che tutti questi aspetti possano veramente essere considerati in questa visione che ho definito di « linea continua ». Preciso subito che rientrano in questa disamina anche i problemi d'ordine umano più volte ricordati. A questo proposito, ho già detto altre volte che il problema umano nelle aziende cantieristiche e sulle navi è problema che, indipendentemente dalla nostra appartenenza ad un dato settore politico, veramente deve affaticare le nostre intelligenze per trovare le vie migliori di soluzione.

Il secondo argomento di meditazione è questo: le prospettive del settore, nel quadro mondiale della produzione navalmecanica, con particolare riguardo alla politica cantieristica perseguita dai paesi in via di sviluppo. Noi vediamo innanzitutto che nazioni molto più ricche di noi, fuori e nell'ambito del M.E.C., e lo stesso Giappone hanno fatto uno sforzo notevole dal punto di vista della concentrazione del settore industriale cantie-

ristico; il che, in perdite di investimenti, di cui si parlava prima, ha un qualche significato!

Vediamo, poi, che le nazioni che si affacciano o si stanno affacciando alla libertà politica e che cercano di svincolarsi dalla sudditanza economica nei riguardi delle nazioni da cui prima dipendevano come colonia, stanno facendo del settore cantieristico uno dei punti delle loro preoccupazioni: Per esse l'avere il cantiere, l'avere la nave significa la possibilità di trasporti a costi più modesti; il che per loro è di grandissimo interesse, in quanto, avendo un'economia debole, devono cercare di trovare anche così la possibilità di avviarsi, non dico alla competitività, ma certamente sulla strada della competitività delle loro industrie.

Terzo oggetto di meditazione: il possibile trend del progresso tecnologico specifico e generale, sia dal punto di vista dell'ammodernamento del settore che da quello della sua riconversione. Cosa si intende quando si parla di risanamento? Evidentemente non il licenziamento delle maestranze specializzate! Risanamento ed ammodernamento vogliono dire il coraggio di marciare con i tempi, vogliono dire, in definitiva, per quanto concerne la situazione italiana, fare il punto. E da questo punto di vista, non vi è dubbio che tutti i suggerimenti, anche se hanno qualche volta una visione di parte, debbono essere seriamente meditati ed approfonditi. Ecco perché all'inizio ho ringraziato tutti gli intervenuti: sono profondamente convinto che da tutte le parti possono venire adeguati suggerimenti.

In altra sede ho detto che questi anni ci hanno visto andare relativamente indietro in termini quantitativi: siamo passati all'ottavo posto, altre nazioni ci sono passate avanti. Non possiamo però negare che in 10 anni abbiamo fatto degli enormi passi avanti in termini di ringiovanimento della nostra flotta. Per esempio, la nostra flotta si sta attrezzando per il traffico del metano della Libia, previa una trasformazione allo stato liquido e una riconversione allo stato gassoso, per l'immissione in metanodotti, ecc. Mi pare che queste cose debbano venir fuori con una generosa visione dell'avvenire, tenendo anche conto che l'epoca che stiamo vivendo marcia a un ritmo impressionante, per cui in pochi anni si è avuto il capovolgimento di idee e di previsioni. Dieci anni fa si riteneva che le navi cisterna dovessero arrivare al massimo a 55-60 mila tonnellate, ed invece noi stessi, con il varo fatto a Monfalcone lo scorso anno, ne

abbiamo varata una di 91 mila, mentre ne abbiamo altre quattro in corso di allestimento di 80 mila tonnellate; il Giappone, poi, si sta avviando alle 200 mila e sta costruendo navi di grande portata, che, con particolari accorgimenti, potranno passare per il canale di Suez.

I problemi di cui al terzo punto sono problemi che il Ministero della marina mercantile — credo di non commettere cosa indelicata verso nessuno — vuole essere sempre più capace di rappresentare: il Ministro della marina mercantile dovrebbe poter dire sempre di più la sua parola, in modo che l'opinione pubblica possa finalmente abituarsi a pensare in termini di economia marittima.

Ci troviamo intanto di fronte a problemi determinati da una situazione di carenza legislativa nel settore degli aiuti ai cantieri, come ha posto in rilievo il Relatore e come è spiegato nella relazione che accompagna il disegno di legge. Affermo che non abbiamo rinunciato a niente in sede comunitaria: per mezzo dei Ministri e dei Sottosegretari, all'uopo delegati, abbiamo affermato di non rinunciare a niente e di accettare questo provvedimento solo perché non si può attendere oltre per la ripresa della politica di sostegno dei cantieri nazionali.

Circa il problema se il metodo di sostegno debba essere di ordine economico o di ordine fiscale, o l'uno e l'altro, esso potrà rientrare nella preannunciata discussione generale. Del resto, non dobbiamo dimenticare che abbiamo la recentissima legge di agevolazioni fiscali per il settore navale che non ha limiti di tempo.

È evidente, d'altra parte, che la legge di aiuti ai cantieri non la possiamo intendere se non la collochiamo in un quadro più vasto, in cui rientrino disposizioni riguardanti il credito navale ed altre ancora.

Ritorno, però, al disegno di legge in esame e concludo ringraziando coloro che hanno compreso lo spirito che lo anima e si sono espressi in favore della sua rapida approvazione.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli.

**CALVARESI.** I deputati del gruppo comunista si asterranno dalla discussione degli articoli e dalla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge.

**ALINI.** Anche i deputati del P.S.I.U.P. si asterranno.

**PRESIDENTE.** Poiché ai primi sette articoli non sono stati presentati emendamenti,

se non vi sono obiezioni, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione:

#### ART. 1.

*(Contributo integrativo per nuove costruzioni navali).*

Per la costruzione, allestimento e arredamento di navi mercantili a scafo metallico possono essere concessi ai cantieri navali costruttori contributi che rapportati al costo di produzione non ne superino in media il 15 per cento.

Per l'attuazione di quanto disposto al comma precedente il contributo, per ciascuna costruzione, è calcolato in base alle percentuali indicate nella tabella n. 1 ed è comprensivo della quota relativa all'apparato motore di cui alla tabella n. 2, allegate alla presente legge. L'ammontare del contributo determinato nel provvedimento di concessione non può essere modificato per successive richieste di variazione degli elementi in base ai quali il contributo stesso è calcolato.

*(È approvato).*

#### ART. 2.

*(Domande di concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).*

Le domande di concessione del contributo di cui al precedente articolo devono essere presentate al Ministero della marina mercantile.

Nelle domande suddette i cantieri devono indicare le caratteristiche della nave, il costo complessivo di costruzione e la data di inizio dei lavori, la quale, per le costruzioni da eseguire per conto proprio, non può essere posteriore di otto mesi a quella della domanda.

*(È approvato).*

#### ART. 3.

*(Riduzione del contributo per prodotti esteri importati in franchigia doganale).*

Qualora nella costruzione siano impiegati prodotti finiti di provenienza estera importati in franchigia doganale, il contributo di cui all'articolo 1 è ridotto di un importo pari al 10 per cento del loro valore.

Qualora i prodotti suddetti e complessi costitutivi di apparati motori di provenienza estera importati in franchigia doganale siano incorporati in apparati motori completi di propulsione e siano complessivamente di peso superiore al 40 per cento del peso dell'apparato motore stesso il contributo è ridotto dell'im-

porto risultante dall'applicazione della tabella n. 2.

Non si fa luogo a riduzione qualora i prodotti finiti esteri siano stati nazionalizzati con il pagamento di tutti i diritti doganali, della imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1960, n. 762 e successive modificazioni e dell'imposta di conguaglio di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni.

In ogni caso il contributo è ridotto dell'importo risultante dalla applicazione della Tabella n. 2 qualora nella costruzione sia impiegato un apparato motore completo di propulsione avente potenza normale non superiore a 250 cavalli asse o un apparato motore completo di propulsione di potenza normale compresa tra 251 e 500 cavalli asse avente un numero di giri superiore a 500 al minuto primo.

(È approvato).

#### ART. 4.

*(Criteri per la concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).*

Il Ministro per la marina mercantile concede il contributo integrativo per nuove costruzioni navali secondo l'ordine cronologico di inizio dei lavori e, a parità di data di esso, secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande.

Ai fini del comma precedente l'esame delle domande di concessione del contributo è effettuato dal Ministero della marina mercantile al termine di ogni successivo periodo di tre mesi a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Le somme eventualmente non impegnate sullo stanziamento relativo all'anno finanziario 1965, autorizzato con la presente legge, potranno essere utilizzate nell'anno 1966 per la concessione dei contributi previsti dalla legge medesima.

(È approvato).

#### ART. 5.

*(Inizio e ultimazione lavori).*

I lavori di nuove costruzioni navali devono essere iniziati non oltre due mesi dalla data di inizio indicata dal cantiere, qualora la notifica del provvedimento di concessione sia stata effettuata almeno tre mesi prima di tale data.

I lavori devono essere iniziati non oltre cinque mesi dalla data della notifica del prov-

vedimento di concessione qualora la notifica stessa sia effettuata posteriormente alla data d'inizio dei lavori indicata dal cantiere ovvero in un periodo di tempo a questa antecedente inferiore a tre mesi.

Le costruzioni per le quali sia stato concesso il contributo integrativo devono essere ultimate, dalla data dell'inizio dei lavori, nei termini seguenti:

a) entro 32 mesi se la nave sia di stazza lorda inferiore a 8.000 tonnellate;

b) entro 34 mesi se la nave sia di stazza lorda compresa fra le 8.000 tonnellate (incluse) e le 12.000 tonnellate (escluse);

c) entro 36 mesi se la nave sia di stazza lorda eguale o superiore alle 12.000 tonnellate.

I termini suddetti possono essere prorogati dal Ministro per la marina mercantile ove ne sia fatta richiesta prima della loro scadenza e venga accertato che la loro inosservanza è dovuta a causa incidente sulla esecuzione dei lavori non imputabile al cantiere.

Il cantiere che non abbia osservato i termini di inizio e quelli di ultimazione dei lavori decade dal contributo integrativo concessogli.

(È approvato).

#### ART. 6.

*(Contratto di commessa).*

Escluso il caso di costruzione in proprio, i cantieri ai quali sia stato concesso il contributo integrativo devono produrre entro due mesi dalla data di notifica del provvedimento di concessione copia autenticata del contratto di costruzione debitamente registrato.

In caso di mancata presentazione del contratto il cantiere decade dal contributo.

(È approvato).

#### ART. 7.

*(Classificazione delle navi).*

Le navi di nuova costruzione per conto di nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo integrativo, devono essere iscritte nella più alta classe del R.I.Na. nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

Per le navi passeggeri o miste e per quelle di altro tipo di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate e di velocità non inferiore a 12 nodi devono essere eseguite presso l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, con i relativi modelli, prove per la ricerca e la realizzazione di buone forme



di carena e di buon proporzionamento delle eliche.

Le prove suddette non devono essere eseguite per le navi costruite su prototipi di carena già sottoposti alle prove stesse.

L'inosservanza delle disposizioni dei primi due commi determina la decadenza dal contributo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 8:

ART. 8.

(Liquidazione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Sul contributo previsto dall'articolo 1 possono essere corrisposti tre anticipi pari ciascuno al 20 per cento dell'ammontare indicato nel provvedimento di concessione e pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale della costruzione rispettivamente del 25, del 50 e del 75 per cento.

A lavori ultimati il Ministero della marina mercantile determina il costo complessivo della nave. Qualora il contributo, riferito a detta determinazione, risulti inferiore ai nove decimi di quello indicato nel provvedimento di concessione, l'importo complessivo del contributo medesimo è liquidato in misura pari alla differenza tra il doppio dell'ammontare calcolato a lavori ultimati e i nove decimi di quello stabilito nel provvedimento di concessione.

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

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

b) per gli apparati motori completi, non oltre un anno dalla data della loro sistemazione a bordo;

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

In caso di decadenza dal contributo devono essere restituiti gli importi eventualmente corrisposti maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

Il relatore, onorevole Sinesio, propone di sostituire, al primo comma, le parole: « 20 per cento dell'ammontare », con le altre: « 25 per cento dell'ammontare ».

SINESIO, *Relatore*. L'articolo 8 prevede, al primo comma, la corresponsione di tre an-

tipici sull'ammontare del contributo integrativo indicato nel provvedimento di concessione, pari ciascuno al 20 per cento di esso, pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale della costruzione, rispettivamente, del 25, 50 e 75 per cento.

Ciò significa che il cantiere durante la costruzione potrà incassare il sessanta per cento del contributo integrativo, mentre per il residuo 40 per cento dovrà attendere che il Ministero della marina mercantile effettui tutti gli accertamenti e i controlli necessari alla valutazione del costo di produzione della nave.

Ora, tali accertamenti e tali controlli certamente richiederanno parecchio tempo e, conseguentemente, il saldo potrà essere percepito dal cantiere con un notevole ritardo rispetto al momento di completamento della costruzione. Tutto ciò rappresenterà un onere finanziario di sensibile entità, che si trasformerà per il cantiere in una riduzione del contributo.

La precedente legislazione (articolo 18 della legge 17 luglio 1954, n. 522) conteneva analoga disposizione, ma con la variante che i tre anticipi erano pari ciascuno al 25 per cento del totale del contributo integrativo concesso, limitando il saldo, da corrispondere a controlli effettuati, al residuo 25 per cento.

Tale percentuale era dal legislatore considerata — e la pratica attuazione ha confermato poi la validità del suo assunto — sufficiente a salvaguardare gli interessi dello Stato per la eventuale applicazione della penale prevista dall'articolo 9 della richiamata legge 522 e riportata nell'articolo 8 del presente disegno di legge.

Ecco il perché del mio emendamento.

PRESIDENTE. Qual'è il parere del Governo sull'emendamento?

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Sinesio.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 8 che, a seguito dell'emendamento testé introdotto, risulta così formulato:

ART. 8.

(Liquidazione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Sul contributo previsto dall'articolo 1 possono essere corrisposti tre anticipi pari ciascuno al 25 per cento dell'ammontare indicato

nel provvedimento di concessione e pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale della costruzione rispettivamente del 25, del 50 e del 75 per cento.

A lavori ultimati il Ministero della marina mercantile determina il costo complessivo della nave. Qualora il contributo, riferito a detta determinazione, risulti inferiore ai nove decimi di quello indicato nel provvedimento di concessione, l'importo complessivo del contributo medesimo è liquidato in misura pari alla differenza tra il doppio dell'ammontare calcolato a lavori ultimati e i nove decimi di quello stabilito nel provvedimento di concessione.

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

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

b) per gli apparati motori completi, non oltre un anno dalla data della loro sistemazione a bordo;

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

In caso di decadenza dal contributo devono essere restituiti gli importi eventualmente corrisposti maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9. Ne do lettura:

#### ART. 9.

(Contributo per lavori di riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili).

Fuori del caso previsto dal successivo articolo, per la riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili e dei relativi macchinari può essere concesso agli assuntori dei lavori un contributo integrativo di lire 60 per chilogrammo sui materiali metallici e di lire 50 per chilogrammo sui materiali legnosi o di plastica o ignifughi impiegati, con esclusione della zavorra fissa.

Il contributo non può essere concesso se il peso complessivo dei materiali è inferiore a 10.000 chilogrammi.

La concessione del contributo è effettuata secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande al Ministero della marina mercantile.

DAGNINO. L'articolo 9 stabilisce che il contributo integrativo per lavori di riparazione, modificazione e trasformazione può essere concesso soltanto se l'ammontare complessivo dei materiali impiegati non sia inferiore a 10.000 chilogrammi, cioè a 10 tonnellate. Questo esclude dal contributo le piccole e medie riparazioni e, soprattutto, esclude le riparazioni piuttosto grosse sulle navi piccole.

Desidero chiedere al signor Ministro se non sia il caso di modificare l'articolo, nel senso di ridurre il predetto limite a 5.000 chilogrammi, cioè a 5 tonnellate o, quanto meno, di conservarlo a 10.000 chilogrammi per le navi al di sopra delle 10 mila tonnellate di stazza, riducendolo a 5.000 per quelle inferiori. Una impostazione di questo genere mi sembrerebbe più opportuna e vantaggiosa per i nostri cantieri ed i nostri armatori.

PRESIDENTE. Qual è il pensiero del Governo?

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. Io ritengo opportuno ricordare che questo disegno di legge, cosiddetto « ponte », è frutto di una lunga discussione in sede C.E.E., dove inizialmente ci si voleva imporre addirittura il limite del 25 per cento del valore della nave, escludendo tutti i lavori che non raggiungessero questo ammontare. Ciò sarebbe stato estremamente grave, e noi ci siamo battuti a fondo per contestare queste tesi. Alla fine siamo riusciti a far prevalere la posizione intermedia di cui è espressione, appunto, l'articolo in discussione.

Questi i termini e i risultati della discussione in sede C.E.E. Ma devo sottolineare qualcosa di più: se noi manteniamo l'impostazione così com'è non avremo osservazioni da parte della C.E.E.; in caso contrario, rischiamo qualche impugnativa. Questo è un punto assai delicato, oltretutto, d'ordine politico. Del resto, è da ritenere che dal punto di vista economico, esso non abbia molta rilevanza, perché una nave non ha convenienza a spostarsi per riparazioni di piccola mole, che può fare eseguire dove si trova. Dal punto di vista politico, poi, è da dire anche che, se costituisce, per un verso, un legame, rappresenta, per un altro verso, un vantaggio: se infatti il disegno di legge passa così, noi potremo pretendere — come del resto abbiamo già fatto — che i funzionari della C.E.E. vengano in Italia, girino con noi, vedano da vicino la situazione dei nostri cantieri e si rendano conto che non si può fare per noi lo stesso discorso che si fa per la Francia e per la Germania, in quanto noi ci troviamo in una situazione particolare. E la conclusione

sarebbe che se, per malaugurata ipotesi, non ci sarà possibile raggiungere gli obiettivi che ci siamo proposti, potremo pretendere una particolare considerazione agli effetti degli aiuti sul piano sociale C.E.E., salve altre prospettive in sede di Banca internazionale dei pagamenti.

DAGNINO. Dopo le dichiarazioni del Ministro non insisto.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 9 del disegno di legge, di cui ho già dato lettura.

*(È approvato).*

Poiché agli articoli 9, 10, 11 e 12 non sono stati presentati emendamenti, se non vi sono obiezioni, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione:

#### ART. 9.

*(Contributo per lavori di riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili)*

Fuori del caso previsto dal successivo articolo, per la riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili e dei relativi macchinari può essere concesso agli assuntori dei lavori un contributo integrativo di lire 60 per chilogrammo sui materiali metallici e di lire 50 per chilogrammo sui materiali legnosi o di plastica o ignifughi impiegati, con esclusione della zavorra fissa.

Il contributo non può essere concesso se il peso complessivo dei materiali è inferiore a 10.000 chilogrammi.

La concessione del contributo è effettuata secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande al Ministero della marina mercantile.

*(È approvato).*

#### ART. 10.

*(Installazione di nuovi apparati motori completi di propulsione).*

Per l'installazione di nuovi apparati motori completi di propulsione su navi mercantili in esercizio e su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro può essere concesso un contributo integrativo nella misura di cui alla tabella n. 2.

Il contributo spetta al cantiere navale o ad altro assuntore dal quale viene installato l'apparato motore; ove la installazione di questo sia effettuata senza l'intervento di un cantiere navale o di altro assuntore, il contributo, se trattasi di nave nazionale, è corrisposto al proprietario della nave.

Qualora nell'apparato motore completo di propulsione vengano incorporati prodotti finiti di provenienza estera importati in franchigia doganale, al contributo è apportata una riduzione proporzionale al peso di tali prodotti rispetto al peso totale dell'apparato motore.

Il contributo non può essere concesso per gli apparati motori completi di propulsione di potenza normale non superiore a 250 cavalli asse e per quelli, con un numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza normale compresa tra 251 e 500 cavalli asse.

La concessione del contributo è effettuata secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande relative al Ministero della marina mercantile.

*(È approvato).*

#### ART. 11.

*(Controllo).*

Ai fini dell'applicazione della presente legge, spettano al Ministero della marina mercantile il controllo e la vigilanza sull'attività dei cantieri navali ammessi alle provvidenze della legge stessa.

I cantieri sono obbligati a fornire ogni informazione che sia richiesta per l'esercizio di tale controllo.

In caso di inosservanza dell'obbligo suddetto è sospeso l'esame delle domande di concessione di contributo presentate dal cantiere inadempiente.

Per l'esercizio della vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale.

Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nel primo comma graveranno su appositi fondi da costituirsi mediante ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi, da farsi affluire alle entrate dello Stato, per essere riassegnate, nel limite delle riconosciute necessità, con decreto del Ministro del tesoro allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Per l'esercizio della vigilanza è assegnato al Registro italiano navale un quinto della ritenuta di cui al precedente comma.

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

*(È approvato).*

## ART. 12.

*(Apprestamenti difensivi).*

Ferme restando le disposizioni del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, e successive modificazioni, sulle navi mercantili nazionali da carico secco, deve essere installato e mantenuto in efficienza a spese dei proprietari in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni un picco da carico di portata non inferiore a:

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

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

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

Tuttavia per le navi tipo *bulk-carrier*, progettate e da costruirsi senza alcun picco di carico, la spesa grava sul bilancio del Ministero della difesa per le navi previste dal primo comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, ed al bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi previste dal secondo comma del medesimo articolo 25.

Qualora il Ministero della difesa-Stato Maggiore della marina ritenga necessario un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel primo comma, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

Sulle navi mercantili nazionali, escluse le cisterne, di velocità oraria alle prove non inferiore a 14 miglia devono essere eseguiti a spese dei proprietari, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque per il trasporto di uomini.

Le spese dei lavori che non siano a carico dei proprietari sono rimborsate agli aventi diritto.

I costruttori debbono sottoporre, almeno 30 giorni prima dell'inizio della costruzione, i relativi piani al Ministero della difesa - Stato Maggiore della marina, che indicherà i lavori da eseguirsi entro il termine fissato dall'articolo 5 per l'inizio della costruzione.

Per le navi non ritenute atte a ricevere gli apprestamenti e le attrezzature di cui ai commi precedenti, il Ministro della difesa, su conforme parere del Capo di Stato maggiore della marina, può concedere deroghe ai relativi obblighi.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo 13:

## ART. 13.

*(Campo di applicazione della legge).*

I benefici della presente legge non si applicano:

1) per le navi che non siano destinate ai compimento di operazioni di commercio e per i galleggianti di ogni specie ad eccezione dei rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le 6 miglia dalla costa;

2) per le navi di nuova costruzione da carico secco e da pesca di stazza lorda inferiore rispettivamente a 150 o a 50 tonnellate;

3) per le navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade;

4) per le navi costruite per conto dello Stato o a questo appartenenti;

5) per le navi abilitate esclusivamente alla navigazione fluviale, lacuale e lagunare.

Sono in ogni caso ammesse ai benefici della presente legge le navi destinate alla ricerca scientifica e alla istruzione nautica.

In ogni caso i cantieri costruttori che non siano stati in esercizio nel periodo di 24 mesi anteriore alla data di entrata in vigore della presente legge non godono dei benefici dalla stessa previsti.

Gli onorevoli Calvaresi, Giachini, Marchesi, Golinelli e Franco Raffaele propongono di sostituire il n. 2 del primo comma, con il seguente: « 2) per le navi di nuova costruzione da carico secco di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate ».

Gli stessi deputati propongono, in via subordinata, di sostituire il n. 2 con il seguente:

« 2) per le navi di nuova costruzione da carico secco e da pesca di stazza lorda inferiore, rispettivamente, a 150 e a 25 tonnellate ».

Sempre gli stessi deputati propongono di aggiungere, dopo il primo comma, il seguente altro:

« Per le navi da pesca destinate a cooperative fra pescatori la misura del contributo è elevata al 20 per cento ».

Qual è il parere del Relatore e del Governo su detti emendamenti?

SINESIO, *Relatore*. Non sarei contrario in linea di principio: tutto ciò che può aiutare i nostri pescatori a trovare nuovi sbocchi alla loro attività e a trasformarsi in pescatori atlantici mi trova consenziente.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° OTTOBRE 1965

Devo, però, innanzi tutto rilevare che gli emendamenti porterebbero alla coincidenza con un'altra fonte finanziaria a favore della pesca: mi riferisco al Fondo di rotazione. Avremmo, insomma, due finanziamenti.

Faccio, poi, mie, anche per questi emendamenti, le dichiarazioni e le riflessioni fatte dal Ministro a proposito dell'emendamento prospettato dall'onorevole Dagnino all'articolo 9. Pertanto, mentre resto fermamente convinto che questo settore va potenziato ulteriormente ed appoggiato nel suo processo di trasformazione, non posso dichiararmi favorevole ad una modificazione del disegno di legge, che susciterebbe delle perplessità da parte della C.E.E.

SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile*. L'intervento dell'onorevole Sinesio mi esime quasi dal parlare. Comunque, mentre mi rifaccio a quanto ho già detto per ciò che concerne la nostra situazione in sede C.E.E., mi sembra anche opportuno richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che il non inserire in questo provvedimento facilitazioni può permettere al Ministero della marina mercantile di insistere perché il disegno di legge, per un potenziamento del fondo di rotazione, già inviato al concerto del Ministero del tesoro, abbia da questo il necessario consenso.

Anche io, quindi, sebbene dolente, mi oppongo agli emendamenti.

In particolare, per quanto concerne il comma aggiuntivo, sono sinceramente perplesso che i piccoli pescatori riuniti in cooperative possano permettersi quelle gestioni aziendali che da soli non riescono a condurre, data la difficoltà della gestione aziendale moderna.

PRESIDENTE. Onorevole Calvaresi, insiste sul suo primo emendamento?

CALVARESI, Sì, signor Presidente. Insistiamo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento Calvaresi, Giachini, Marchesi, Golinelli e Franco Raffaele, sostitutivo del n. 2 con il seguente altro: « 2) per le navi di nuova costruzione da carico secco di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate ».

*(Non è approvato).*

CALVARESI. Ritiriamo gli altri due emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 13 nel testo del disegno di legge.

*(È approvato).*

Poiché ai restanti articoli 14, 15, 16 e 17 non sono stati presentati emendamenti, se

non vi sono obiezioni, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione:

ART. 14.

*(Norme regolamentari).*

Per l'esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni.

I documenti necessari per ottenere la concessione e la liquidazione dei contributi previsti dalla presente legge sono stabiliti con decreto del Ministro per la marina mercantile.

*(È approvato).*

ART. 15.

*(Inizio dei lavori delle costruzioni navali di cui alla legge 31 marzo 1961, n. 301).*

Salvo quanto disposto dal comma successivo, le navi per le quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, sia stata notificata ai cantieri costruttori l'ammissione al contributo integrativo previsto dall'articolo 2 della legge 31 marzo 1961, n. 301, e quelle per le quali l'ammissione stessa non sia stata ancora notificata devono essere iniziate, a pena di decadenza dal contributo, rispettivamente entro cinque mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed entro cinque mesi dalla data della notifica dell'ammissione.

Per giustificati motivi il Ministro per la marina mercantile può concedere proroghe dei termini di cui al precedente comma.

Resta in ogni caso fermo il termine di tre mesi dalla notifica dell'ammissione per l'inizio dei lavori di costruzione stabilito dal terzo comma dell'articolo 4 della legge 31 marzo 1961, n. 301, per le navi che i cantieri hanno dichiarato di costruire in proprio.

*(È approvato).*

ART. 16.

*(Costruzioni navali e lavori diversi da queste iniziati dopo il 30 giugno 1964):*

I benefici della presente legge possono essere concessi anche alle nuove costruzioni ed ai lavori diversi da queste, iniziati nel periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1964 ed a tal fine gli interessati devono farne richiesta entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

*(È approvato).*

## ART. 17.

*(Durata della legge e stanziamenti).*

La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1965 fino al 31 dicembre 1966.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge è autorizzata la spesa complessiva di lire 42,5 miliardi, in ragione di lire 20 miliardi per l'anno finanziario 1965, di lire 2,5 miliardi per l'anno finanziario 1966 e di lire 10 miliardi per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968.

Il 7 per cento dello stanziamento annuale può essere riservato alla concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate, il 10 per cento dello stanziamento stesso per i contributi a lavori diversi dalle nuove costruzioni e lire 50 milioni per spese di studi, ricerca e accertamenti nel campo delle costruzioni navali.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato, nell'ambito dell'autorizzazione complessiva di lire 42,5 miliardi, ad assumere impegni anche nell'anno 1967, successivo alla scadenza della validità della presente legge, per le somme non impegnate nel precedente anno 1966.

Con appositi articoli della legge di approvazione del bilancio dello Stato sarà autorizzato annualmente l'onere concernente gli apprestamenti difensivi sulle navi ai sensi dell'articolo 8 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, modificato dalla legge 3 dicembre 1962, n. 1689.

All'onere di lire 20 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1965 si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al Capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, riguardante oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

All'onere di lire 2,5 miliardi afferente all'anno finanziario 1966, si provvederà mediante riduzione del fondo speciale dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno stesso destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

*(È approvato).*

Passiamo alle tabelle.

Do lettura della tabella n. 1:

TABELLA N. 1

*Misura del contributo.*

CATEGORIA DI NAVI	Percentuali da applicare al costo complessivo di produzione per la determinazione del contributo integrativo
1) Navi passeggeri (a) .	12%
2) Navi da carico secco liquido o misto fino a 25 mila tonnellate di stazza lorda (incluse), rimorchiatori e navi trasporto merci refrigerate . . . .	15%
3) Navi da carico secco liquido e misto da 25.001 a 40 mila tonnellate di stazza lorda (incluse) e navi da pesca (b) . . . .	15%
4) Navi da carico secco liquido o misto oltre le 40 mila tonnellate di stazza lorda (c) .	15%

(a) Sono da considerarsi navi da passeggeri quelle nelle quali il rapporto tra il volume dei locali destinati ai passeggeri e il volume globale interno della nave risulti maggiore di 0,25.

(b) Per le navi da carico di cui al n. 3 e per quelle da pesca di stazza lorda superiore a 500 tonnellate la corrispondente misura percentuale può essere maggiorata del 10 per cento.

(c) Per le navi di cui al n. 4 la misura percentuale corrispondente può essere maggiorata del 20 per cento.

N. B. — Per le navi destinate ad armatori nazionali fino a 1.600 tonnellate (incluse) di stazza lorda il contributo non è concesso per quelle — rimorchiatori esclusi — che abbiano velocità a mezzo carico con potenza normale dell'apparato motore inferiore a 12 nodi se trattasi di navi passeggeri e inferiore a 10 nodi se trattasi di navi di altro tipo.

I deputati Calvaresi, Giachini, Marchesi, Golinelli e Franco Raffaele hanno presentato, in collegamento con il comma aggiuntivo dai

medesimi proposto all'articolo 13, e successivamente ritirato, un emendamento inteso ad aggiungere il seguente numero 3-bis: « 3-bis) navi da pesca destinate a cooperative fra pescatori: 20 per cento ».

A seguito del ritiro del soprarichiamato comma aggiuntivo all'articolo 13, l'emendamento alla tabella deve considerarsi decaduto.

Pertanto pongo in votazione la tabella nel testo del disegno di legge.

(È approvata).

Do lettura della tabella n. 2 che, se non vi sono obiezioni, porrò successivamente in votazione:

TABELLA N. 2

*Contributo apparati motori completi di propulsione diversi da quello a scoppio.*

Potenza normale (C. A.)	Contributo unitario (lire per c. a.)
25.000 . . . . .	5.000
21.000 . . . . .	5.100
16.000 . . . . .	5.300
12.000 . . . . .	5.500
6.000 . . . . .	6.000
3.000 . . . . .	6.500
1.000 e inferiori . . . . .	7.000

N. B. — Per i motori con un numero di giri superiore a 1.000 al minuto si applica la riduzione del 10 per cento. Per valori intermedi delle potenze degli apparati motori si procederà per interpolazione.

(È approvata).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione del disegno di legge:

« Provvidenze a favore delle costruzioni navali » (2600):

Presenti . . . . .	29
Votanti . . . . .	19
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	10
Voti favorevoli . . . . .	19
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amodio, Belci, Bianchi Gerardo, Canestrari, Cavallaro Nicola, Colasanto, Crocco, Dagnino, De Capua, Della Briotta, Dell'Armillina, Dossetti, Guerrieri, Macchiavelli, Mancini Antonio, Sammartino, Sinesio, Veronesi.

Si sono astenuti dalla votazione:

Alini, Battistella, Calvaresi, Degli Esposti, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, La Bella, Marchesi, Rubeo.

È in congedo:

Iozzelli.

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

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI