

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## XCII.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 NOVEMBRE 1967

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	885
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>	
Provvidenze a favore dell'industria cantieristica (Approvato dal Senato) (4509)	885
PRESIDENTE . . . . .	885, 891, 895
AMODIO . . . . .	895
BELCI . . . . .	887, 888
FRANCO RAFFAELE . . . . .	885, 887, 888, 893, 894
GIACHINI . . . . .	889
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	887
	892, 893; 894, 895
SINESIO, <i>Relatore</i> . . . . .	887; 891

**La seduta comincia alle 9,40.**

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Viale.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale (Approvato dal Senato) (4509).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale» (4509).

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella seduta di ieri si è avuta l'illustrazione del Relatore, Sinesio, si è iniziata anche la discussione generale, con gli interventi dei deputati Amodio e Macchiavelli.

Peraltro, non è ancora pervenuto il parere della V Commissione bilancio; sicché non ci sarà possibile concludere oggi l'esame del provvedimento. D'altra parte, il parere che la Commissione bilancio deve esprimere riguarda l'articolo 28; ossia l'ultimo, che concerne lo stanziamento e, quindi, nella seduta odierna, potremmo andare avanti fino all'esame dell'articolo 27, compreso.

Prosegue la discussione generale.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Franco Raffaele. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFAELE. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, non ripeterò quanto è già stato detto al Senato. E da vari anni che noi dibattiamo questo problema, ma, sia dalla relazione ministeriale che dall'illustrazione di ieri del collega Sinesio non sono venute fuori cose nuove. Nemmeno io, signor Presidente, dirò cose nuove. Cercherò solamente di rispondere a questo quesito: il provvedimento in discussione sana veramente la cantieristica italiana?

Lo scopo fondamentale della legge, infatti, è quello di rendere, almeno in prospettiva, competitivi i nostri cantieri. Io quindi vorrei vedere se, ciò, avverrà.

Vorrei rifare brevemente un discorso che è stato fatto dalla nostra parte politica nel 1963. Io ritengo che per rendere competitivi

i nostri cantieri bisogna analizzare quali sono le cause di questa mancanza di competitività. Nessuno ha accennato ai punti sui quali non siamo competitivi: né il Ministro delle partecipazioni statali, al quale fanno capo i cantieri più grossi, né il Ministro della marina mercantile.

Si dice che i nostri costi sono superiori del 10-15 per cento a quelli del Giappone; bisogna accertare il perché di questo maggior costo.

Il costo di una nave è formato da varie componenti: materie prime (acciaio) ed altri materiali, motore, eccetera.

Il libro che ci è stato cortesemente inviato dal Ministro della marina mercantile, che ringrazio, non dice che il 48 per cento è assorbito dai materiali, il 16 per cento dal motore, il 7 per cento dall'ammortamento degli impianti e il 30 per cento dalla mano d'opera. Quali di questi 4 fattori sono per noi più onerosi che per il Giappone?

Si dice che i materiali da noi hanno un prezzo superiore a quello degli altri paesi del 10-12 per cento. Se questo è vero, come è vero, possiamo avere degli impianti modernissimi, della mano d'opera che lavora alla pari con quella del Giappone, ma non saremo mai competitivi.

Abbiamo poi il problema dell'apparato motore. Noi costruiamo in Italia dei motori con brevetti stranieri; ciò comporta un aumento di spesa di circa il 3-4 per cento che influisce sul costo totale della nave.

Per quanto riguarda il costo della mano d'opera abbiamo dati che nessuno può smentire: esso è il più basso d'Europa, compresi gli oneri. D'altra parte, il rendimento dei nostri operai è il più alto in Europa ed è alla pari con quello del Giappone.

Noi, signor Ministro, abbiamo fatto una indagine: vi sono stati degli operai di Monfalcone che sono andati a lavorare nei cantieri svedesi; ebbene, facendo il calcolo sugli elettrodi saldati da ciascun operaio in 8 ore, si è visto che i nostri operai consumano più elettrodi degli operai svedesi.

Insomma, come ho già detto, l'operaio italiano, come rendimento ed anche come costo (vi sono variazioni di pochi centesimi), possiamo metterlo senz'altro alla pari con l'operaio giapponese.

Bisogna, quindi, ricercare altrove i mali e trovare la medicina; in caso contrario, il problema non verrà certamente risolto. Lo onorevole Macchiavelli, ieri, è andato in farmacia, ma senza la ricetta delle medicine.

Ritengo che le medicine per guarire la nostra cantieristica siano date dai materiali, dai motori, dalla ricerca scientifica, e da un piano di ammodernamento degli impianti. Così, per quanto concerne i motori, abbiamo già denunciato la minima percentuale che noi spendiamo per la ricerca scientifica al fine di poter usare brevetti nazionali. Questa percentuale, arriva appena allo 0,7 per cento dell'intero bilancio attuale, mentre in altri paesi raggiunge il 3-4 per cento.

Ritornando al rendimento delle nostre maestranze, a Monfalcone — dove si stanno costruendo degli impianti moderni che sarebbe opportuno che la nostra Commissione visitasse — i nostri lavoratori sono arrivati a 3 giornate per tonnellata-acciaio: sfidiamo chiunque a lavorare di più.

I più alti dirigenti dei cantieri non sono, però, contenti di questo rendimento: invece di andare a cercare altrove le cause della mancanza di competitività dei nostri cantieri, tartassano i lavoratori. In questo momento, si cerca di attuare il passo 60: un vero e proprio cottimo dove il lavoratore non ha alcun momento libero e dove qualsiasi piccola interruzione viene conteggiata! In sostanza si vuol far lavorare di più e pagare di meno. Nessun sindacato ha accettato questo passo 60.

Forse avendo adesso un nuovo consulente come il generale Di Lorenzo, specialista in piani, vedremo qualche cosa di nuovo... sarebbe veramente interessante conoscere la relazione del generale sull'industria cantieristica giapponese!

Per altro, l'ammodernamento degli impianti fu chiesto da noi, nell'ormai lontano 1954, in occasione del grande convegno, tenuto a Monfalcone, di tutte le commissioni interne dei cantieri navali. Siamo certamente in ritardo! Ma quando un operaio arriva per tre volte in ritardo viene licenziato! Ora quanti dirigenti abbiamo licenziato perché sono arrivati in ritardo ed hanno sperperato dei miliardi? Nessuno! Anzi, li abbiamo promossi.

Ministri e Sottosegretari si vedono solamente ai vari delle navi, mentre quando gli operai scendono in sciopero nessuno si preoccupa di ricercare il perché dello sciopero stesso. Mi rivolgo a Lei, onorevole Ministro, in quanto rappresentante del Governo. Gli scioperi che vengono fatti sono sempre determinati da sorpresi che alcuni dirigenti fanno agli operai.

Va bene l'ammodernamento degli impianti, però, non dobbiamo dimenticare che l'età media degli operai dei nostri cantieri

è di 48 anni. Se non vengono assunte delle giovani leve che possano fare dell'esperienza ed imparare dai più anziani, i nostri cantieri sono destinati a morire. Ecco il motivo per il quale noi insistiamo per l'assunzione di apprendisti.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Mi pare che proprio ieri sia stato stipulato un accordo tra l'Intersind e le confederazioni sindacali dei lavoratori nel quale è prevista anche una graduale assunzione di apprendisti.

FRANCO RAFFAELE. Ne sono al corrente, signor Ministro; però, vorrei dire che dovrebbero essere assunti in un numero superiore a quanto previsto. Non dobbiamo dimenticare che, in questi ultimi anni, abbiamo avuto una fuga di mano d'opera dai cantieri!

Il piano Pieraccini è già stato superato dal Ministro Natali con la presentazione della sua legge. In questa, infatti, si dice che si possono costruire dalle 500 alle 600 mila tonnellate annue, mentre il piano Pieraccini prevede la costruzione di un milione o al massimo di un milione e mezzo di tonnellate in 5 anni. Ciò naturalmente ci arreca piacere, anche se a suo tempo non fu accettato un nostro emendamento in tal senso!

La nostra flotta, per altro, è una delle più vecchie: il 21,2 per cento delle sue navi ha più di 20 anni e, per giunta, quelle che hanno più di 20 anni sono proprio le più ricercate sul mercato (navi da carico secco: oltre il 29 per cento ha più di venti anni; navi di tipo speciale: oltre il 40 per cento ha più di venti anni). Ecco perché occorre, onde rimanere al passo con il commercio moderno, modificare ed ammodernare, entro 2 o 3 anni, 1.200.000 tonnellate di naviglio.

Bisognerebbe inoltre, signor Ministro, studiare un piano per la costruzione di pescherecci di alto mare: noi acquistiamo per 80 miliardi pesce dall'estero; eppure la pesca avviene anche nei nostri mari.

SINESIO, *Relatore*. Questa legge prevede anche la costruzione di pescherecci.

FRANCO RAFFAELE. Sì, ma è poco: occorre un piano specifico.

Chiedo scusa per il mio intervento un po' disordinato, ma ho cercato di dare il mio contributo alla risoluzione dei problemi che affliggono la nostra cantieristica.

Gli operai e i tecnici hanno fatto e fanno il loro dovere: spetta al Governo ed ai nostri dirigenti fare dei passi avanti, affinché la nostra cantieristica possa diventare competitiva.

Si è parlato di una conferenza del mare, però l'iniziativa non è andata avanti. Tutti dobbiamo dare il nostro contributo ed il nostro aiuto affinché si possa risolvere una volta per sempre il problema dei nostri cantieri, dei nostri porti e della marina mercantile.

BELCI. Onorevoli colleghi, desidero fare due premesse all'intervento che andrò a pronunciare su questa legge. La prima è che ancora una volta noi ci troviamo a discutere di una legge, dimenticando che essa non è la sola legge che riguardi la situazione dei cantieri e l'intervento dello Stato a favore della cantieristica.

Già altra volta ho avuto modo di dire che le leggi cantieristiche, anche se esaminate isolatamente, non sono l'una dall'altra dissociate; questa è forse la più importante che il Governo ha promosso a sostegno dell'attività cantieristica, ma non è la sola.

Bisogna ricordare la legge sul trattamento tributario dei materiali di costruzione, sul credito navale e sul premio di demolizione.

Penso di poter invitare il Ministro della marina mercantile, per una questione di estetica ma anche di valutazione globale, a promuovere una specie di testo unificato delle leggi inerenti la cantieristica, perché mi pare utile che ogni volta che il Parlamento discute il problema dei cantieri possa avere di fronte l'intero panorama legislativo concernente i cantieri stessi.

In questa legislatura mi pare che il panorama non sia stato scarso, anche se ovviamente non sufficiente, rispetto all'avvio di una politica cantieristica in senso globale.

La seconda premessa, che mi pare la più importante, è che per la prima volta ci troviamo di fronte ad una legge di sostegno dei cantieri navali connessa con un piano concreto di ristrutturazione delle aziende cantieristiche pubbliche.

L'onorevole Franco ha detto — in parte ha ragione perché è vero e lo ha anche ammesso la relazione ministeriale — che ci sono cause di ordine generale che incidono per una parte notevole sul costo delle costruzioni navali; ma, e lo stesso onorevole Franco lo ha ammesso, vi è anche una parte che riguarda la situazione cantieristica come struttura di montaggio. Da qualche parte bisogna pur cominciare perché è la parte specifica che può essere meglio e prima aggredita.

Questo piano di ristrutturazione ha avuto, ed è inutile che io lo ricordi, degli effetti e dei momenti difficili.

Ricordo le vicende della fine dell'anno scorso, le ricorda l'onorevole Franco, le ri-

cordano anche i colleghi di Genova, ma debbo dire che oggi questi effetti difficili si sono superati e si è vista confermata la bontà della scelta fatta dal CIPE per il riordinamento dell'industria cantieristica. Questa scelta è stata confermata drammaticamente da alcuni fatti che noi stiamo vivendo a Trieste. La cosa più amara è dire in certe circostanze: «avevamo ragione». Parlo del cantiere navale Felsegi di Muggia che è in una situazione drammatica ed alla vigilia di decisioni gravissime che riguardano 500 lavoratori e le loro famiglie. Ebbene, di questo cantiere privato, alcuni anni fa, quando si contestava l'impostazione IRI di ristrutturazione dei cantieri navali e quindi di trasformazione del cantiere navale San Marco di Trieste, da qualche parte sindacale e da qualche parte confindustriale si diceva a noi, che appoggiavamo l'impostazione del Governo, che i proprietari di quel cantiere erano pronti ad acquistare il cantiere San Marco. Ora, quel cantiere è la riprova drammatica della obiettività della scelta fatta dall'IRI.

Tutti invocano la salvezza pubblica, e io stesso prego il Ministro di voler continuare la sua fattiva opera, così come fanno il Presidente del Consiglio ed il Ministro del tesoro, ai quali do atto della sensibilità dimostrata, per vedere di poter salvare questa unità produttiva.

Questo piano di ristrutturazione prevede, in parte, anche quanto auspicava l'onorevole Franco relativamente alla costruzione dei motori, perché prevede la unificazione delle tre società cantieristiche e la unificazione della produzione dei grandi motori, nonché la progettazione degli stessi, quindi la costruzione in proprio di motori navali seguendo quelle linee di risparmio a monte, sulla incidenza del 16 per cento del costo nave di cui parlava il collega Franco.

Questo piano, l'onorevole Franco lo ha riconosciuto, prevede il potenziamento dei cantieri di Monfalcone; posso aggiungere, perché mi pare che ieri si sottovalutasse la dimensione finale del cantiere stesso, che verso la fine del 1968 il cantiere di Monfalcone sarà attrezzato per costruire navi fino a 300 mila tonnellate. È vero però, che già oggi il cantiere navale di Monfalcone ha acquisito quattro commesse che sono le più grandi mai ordinate a cantieri italiani.

FRANCO RAFFAELE. Vorrei precisare che senz'altro il tonnellaggio che si esegue a Monfalcone è notevole, ma che 500 mila tonnellate di naviglio grosso danno dei risultati

inferiori, come giornate lavorative, a quelli che può dare una sola nave passeggeri di 18 mila tonnellate.

BELCI. Ci rendiamo perfettamente conto di questo e tutti riconosciamo che nel campo del trasporto passeggeri la nave è sempre meno un mezzo di trasferimento; ma io dico solamente che oggi abbiamo in cantiere lavori per 18 miliardi che rendono Monfalcone uno dei maggiori cantieri non soltanto d'Europa ma del mondo: siamo sulla strada della competizione internazionale.

Questa legge dunque prevede l'ammodernamento dei nostri impianti e i contributi ai piani di conversione. Sia per questa parte innovativa sia per le caratteristiche della legge, cioè la degressività del contributo e l'ammissione ai contributi stessi dei grandi lavori di trasformazione navale — di questo sono particolarmente grato al Ministro Natali — e degli apparati motori, le agevolazioni per la concentrazione di società in questo campo, siamo per la prima volta sulla strada dell'ammodernamento coraggioso della cantieristica nazionale.

So perfettamente che siamo in un periodo di mercato alto, che la consistenza della flotta mondiale cresce e quindi noi possiamo auspicare che anche i cantieri navali italiani abbiano lavoro; ma avranno lavoro nella misura in cui potranno competere. Il discorso sulle commesse, che viene fatto anche in ambienti sindacali, è fatto a metà; bisogna vedere dove vanno a finire queste commesse se i cantieri non sono attrezzati.

Ieri, l'onorevole Macchiavelli ha parlato di uno dei temi più scottanti che nei prossimi anni ci si ripresenterà e cioè le strozzature ubicazionali dei cantieri. L'unico, vero e grande cantiere è Monfalcone; a un certo momento sia l'Ansaldo che altri cantieri raggiungeranno un limite massimo di costruzione non valicabile per mancanza di spazio.

L'onorevole Franco ha parlato dell'età molto avanzata della nostra flotta; per dovere di verità debbo dire che attualmente abbiamo raggiunto il 52,5 per cento di navi inferiori ai 10 anni: siamo su una media globale pari a quella della flotta mondiale.

Prima di concludere devo dire all'onorevole Macchiavelli che non conviene a nessuno di noi rialzare certi coperchi. Parlare di errore, perché la sede dell'Italcantieri è andata a Trieste anziché a Genova, e cioè lontano dal mercato più attivo, mi pare un argomento di scarsa utilità e di scarsa consistenza, anche perché gli amici e colleghi di Genova hanno chiesto la concentrazione del-

la parte tessile alla Nuova San Giorgio, non con il criterio dell'ubicazione di una concentrazione societaria nella zona più viva di mercato che sarebbe Milano, ma per il fatto che era vicina allo stabilimento pilota insediato a Genova. Lo stesso criterio è stato usato per l'Italcantieri.

Ritengo che noi abbiamo valide ragioni per procedere su questa strada; siamo in presenza, dopo la crisi di Suez, di un altro *boom* che rende preoccupati ed attenti tutti gli ambienti armatoriali. Dobbiamo raggiungere, per quanto riguarda le strutture, la più alta competitività per l'assunzione di tipi di navi che ormai dominano il mercato mondiale.

Questa prima grossa conquista di Monfalcone è la prova concreta della bontà di una politica che tutti possiamo riconoscere appena iniziata, ma iniziata validamente, per la cantieristica italiana.

Di ciò sono particolarmente grato al Ministro Natali, al quale do atto della sensibilità dimostrata e rinnovo a lui la preghiera perché questa parentesi, che io ho ricordato e che riguarda il cantiere privato di Muggia, possa trovare una soluzione senza che venga compromessa la sorte di molti lavoratori e di una intera cittadina.

GIACHINI. Ritengo che ognuno di noi, quando si torna a parlare di questo problema, abbia in bocca il sapore della minestra riscaldata.

Talvolta questo sapore è tale che spinge il Relatore, come mi sembra abbia fatto il collega Sinesio, a ridurre all'essenziale senza dilungarsi troppo. Il collega, ci ha presentato una striminzita relazione, nella quale abbiamo sentito sì alcuni accenti, ma lontani. In effetti, però, i problemi sono tutt'altro che scontati ed, a nostro giudizio, ancora completamente aperti. Possiamo dire, rispetto al disegno di legge in quanto tale, che esso presenta delle novità rispetto ai disegni di legge precedenti. Aggiungo subito che noi non siamo mai stati entusiasti delle politiche di sostegno in generale e particolarmente verso quelle indiscriminate. Certo è che come uomini che viviamo nella realtà, ci rendiamo conto di questa, particolarmente nel settore delle costruzioni navali, dove non si può sfuggire da quella che è la politica degli altri paesi di tutto il mondo verso le proprie industrie navali. La nostra azione, però, ha sempre teso a cercare di condizionare il sostegno ad una politica organica verso il tipo di nave e verso, come diceva giustamente ieri il collega Macchia-

velli la creazione di nuove linee. Sempre ieri il collega Macchiavelli ha dichiarato che questa legge costituiva un primo passo; non so se questa affermazione risponde effettivamente alla realtà, perché in questi ultimi anni si è sempre parlato di « passi in avanti », mentre invece il problema andava aggravandosi.

Noi affermiamo che dietro gli elementi di novità contenuti nel disegno di legge vi è la assenza del retroterra: mi spiego. Manca a tutt'oggi una organica politica di potenziamento e di rinnovamento della nostra flotta.

Certamente se noi guardiamo la nostra flotta in sé possiamo riconoscere che nel corso degli ultimi anni vi è stato un processo di rinnovamento e di aumento del tonnellaggio, però, come sappiamo, i dati sono sempre relativi e dobbiamo guardare la nostra flotta nell'ambito del mercato mondiale dei traffici marittimi. Allora ci accorgiamo che questa nostra flotta non è in grado di competere e che questa incapacità si riflette negativamente sulla bilancia dei noli. E la tendenza è al peggioramento.

Inoltre, dietro a questa legge non vi è una politica cantieristica tesa all'espansione dell'industria navale; manca, in sostanza, una organica politica marinara.

Si potrebbe far riferimento al piano: ciò è divenuto un po' un rito nelle nostre Commissioni; ebbene, noi sappiamo che il piano rispetto ai problemi della politica marinara non ha detto che poco e quel poco negativo. Ad obiettivi, genericamente indicati, corrispondono delle cifre che negano la validità di quegli stessi obiettivi. Giustamente rilevava il collega Franco che quegli obiettivi sono superati dall'attività singola del Ministero.

Noi ricordiamo le resistenze tenaci e cocciute a nostre proposte che nella quantità — ben s'intende — vengono oggi ad essere confermate anche dalla stessa politica del Governo.

L'oggetto è la cantieristica: vi è la ristrutturazione dei cantieri a partecipazione statale e il piano della Fincantieri, fatto proprio dal CIPE, si sta realizzando. Esaminiamo questo piano: ha preso esso le mosse dalla necessità di rinnovamento della nostra marina mercantile? Ha preso esso le mosse dalla necessità della concentrazione dei mezzi che queste industrie a partecipazione statale hanno per poter affermare la nostra industria in tutto il mondo? Se noi guardiamo attentamente il piano, lo vediamo viziato da una visione aziendalistica. Non neghiamo gli investimenti che si stanno facendo a Mon-

falcone, ma altrettanto non accade a Castellammare e a Sestri; perciò, partendo da questa visione il piano è destinato a non conseguire i risultati per cui è stato fatto e quella competitività nel mercato internazionale per cui si è detto di volerlo fare.

Sappiamo anche le previsioni tecniche che furono fatte anni fa; si diceva allora che la ristrutturazione era necessaria perché il mercato mondiale delle costruzioni non avrebbe superato gli otto milioni di tonnellate, mentre nel corso degli ultimi anni sono stati superati tutti i *record* di commesse.

Tutto ciò è dimostrato anche da un'altra cosa. Tre cantieri fanno parte dell'Italcantieri (Monfalcone, Sestri e Castellammare); ci sono altri cantieri a partecipazione statale come il Breda e l'Orlando di Livorno che però sono tagliati fuori dalla unica grande industria navalmeccanica. Vi è ancora un'altra cosa che dimostra la visione aziendalistica. Pur di andare avanti su quella strada non si è badato a promettere e a costruire bacini, a trasformare cantieri in officine di riparazioni navali; per cui, fra non molto, il Governo ed il Parlamento — e non soltanto loro — saranno chiamati ad affrontare un altro nodo critico.

Altre volte abbiamo detto che probabilmente la riposta intenzione (si deve parlare di ciò, in quanto non abbiamo mai avuto la possibilità di fare una discussione a fondo con il Ministro Bo) è che si vogliono concentrare gli sforzi esclusivamente sul cantiere di Monfalcone. Probabilmente in questo cantiere il fenomeno dell'invecchiamento della mano d'opera verrà ridotto; vedremo poi come si presenteranno le cose a Sestri e a Castellammare!

Il collega Macchiavelli ha parlato di errori del passato, nel tentativo ingenuo di tagliare il nodo che divide la gestione centrista da quella del centro-sinistra; non so se la cosa si possa risolvere semplicemente affermando che sono errori del passato. Noi abbiamo la sensazione che la matrice di quegli errori continua a pesare nelle nostre prospettive e nel nostro futuro.

Tutti conoscete la nostra posizione. Noi, come partito comunista, abbiamo sempre teso non a difendere tutti i cantieri ma abbiamo sempre sostenuto la necessità di una politica di sviluppo e di potenziamento della navalmeccanica, pronti a discutere tutti i tagli che si fossero resi necessari in rapporto ad una politica di espansione dell'industria navale; una politica di cui ancora non si scorgono elementi di fondo.

Un altro punto che interessa riguarda la ristrutturazione aziendale che non tiene conto di un fatto semplicissimo, cioè che l'IRI ha in mano la siderurgia, e tutta una serie di produzioni meccaniche ed elettromeccaniche.

Si parla della capacità del Giappone; andiamo a vedere come concretamente i giapponesi hanno risolto il problema e ci accorgeremo che i rapporti di concentrazione investono i cantieri, la siderurgia, la meccanica, l'elettronica, l'elettromeccanica, il sistema delle flotte, per non parlare delle banche. I dati attuali dimostrano, in centesimi di dollaro, che la paga complessiva del lavoratore giapponese è grosso modo quella del lavoratore italiano. Il trucco, se di trucco vogliamo parlare, non è certo quello del basso salario, ma semmai è la tecnologia e la concentrazione di tutte le industrie attinenti alla navalmeccanica, nonché ai finanziamenti.

Perché noi abbiamo rinunciato a questa scelta? Ci deve essere una ragione. Noi tutti sappiamo che solo il 35 per cento della nave viene costruito in cantiere: per il resto sono prodotti della meccanica, dell'elettromeccanica, dell'elettronica, e che vengono esportati senza dogana. Ecco perché il Giappone ha puntato allo sviluppo dell'industria cantieristica, non per l'industria in quanto tale, ma perché l'industria navale, per le sue caratteristiche, sarebbe divenuto uno degli elementi trainanti di tutta l'economia giapponese. Noi che avevamo le condizioni di miglior favore, non dico nei confronti del Giappone, ma quanto meno rispetto alla Francia ed alla Germania perché non abbiamo operato questa scelta? Se non arriveremo a questa congiunzione dell'industria cantieristica con la siderurgia, eccetera, non arriveremo mai ad essere competitivi; è inutile spremere ancora gli operai, anche perché è dimostrato che, pur avendo dei prezzi di mano d'opera superiori ai nostri, molti paesi possono praticare dei prezzi molto inferiori.

Certo per tutte queste cose è in causa principalmente il Ministero delle partecipazioni statali, ma è anche in causa il Governo in quanto tale: per questo noi parliamo al Ministro Natali di cose che emagari, viste in senso stretto, potrebbero essere riferite soltanto al senatore Bo.

Noi abbiamo dei dati di fatto e cioè che l'incremento e il rinnovamento della nostra flotta non è sufficiente a tener testa alle necessità del mercato mondiale dei traffici, sicché abbiamo una tendenza al peggioramento

della nostra marina mercantile. Se questi sono gli elementi della nostra situazione, quale è il quadro della situazione mondiale? Vi sono delle tendenze in atto nel mondo che dimostrano che rapidamente andiamo nella direzione di una grande espansione dei traffici, più rapida di quanto non sia stata negli anni passati. Siamo agli inizi di un processo di rinnovamento del settore marittimo, per cui le commesse ai cantieri, dal punto di vista della quantità di nuove navi e della qualità, tenderanno, come oggi dicono gli esperti — tra i quali finalmente anche quelli della Fin-cantieri — a un mercato dove la domanda sarà sempre abbastanza solida. È indispensabile, come dicevo all'inizio, che si giunga ad un piano organico di sviluppo e di potenziamento della nostra flotta in rapporto alla politica di commercio estero che noi vogliamo avere, nonché anche ai collegamenti con tutto il bacino mediterraneo, con l'estremo oriente e con tutto il mondo. Questa politica non può essere realizzata lasciando che operino le cosiddette tendenze spontanee del mercato. L'armamento italiano ha dimostrato di non essere in grado di rispondere alle esigenze della nazione, perché i suoi interessi sono parziali e settoriali. Il Governo ha però lo strumento per far ciò: questo strumento sono le industrie a partecipazione statale.

Vorrei ricordare qualche momento della vita del partito di maggioranza — di ciò chiedo scusa — che va sotto il nome di convegno di San Pellegrino, dove si è approdati alla conclusione della necessità di fare del sistema delle partecipazioni statali uno degli strumenti della programmazione; si diceva allora di intervenire per rompere posizioni di monopolio, di intervenire là dove il capitale privato non può o non vuole investire. Cose lontane dalla pratica concreta di Governo. Infatti, il settore della flotta rappresenta il caso tipico dove il capitale privato non può o non vuole investire e dove lo Stato, attraverso la propria flotta, potrebbe fare di questa lo strumento propulsivo di tutta la marina mercantile italiana, non confinando le flotte a partecipazione statale nel traffico di passeggeri, ma indirizzando l'intervento verso il settore delle merci e dell'apertura di nuove linee e ponendosi inoltre all'avanguardia nei processi di rinnovamento tecnologico.

Noi abbiamo le possibilità di fare del settore navale, uno dei settori propulsivi della nostra economia ed abbiamo gli elementi per presentarci in una posizione di forza nell'ambito europeo.

Però, così come risulta anche dallo studio fatto da due inglesi, le diverse imprese a partecipazione statale attuano una politica di completa integrazione alle sollecitazioni del sistema. Teniamo presente che lo studio che è stato effettuato è del tutto benevolo. Ma, questi studiosi non hanno potuto non constatare questi elementi di contraddizione e cioè società che, appartenenti allo stesso gruppo, si fanno addirittura la guerra.

Credo che le società collegate al gruppo Fiat, anche se sotto mentite spoglie, non si fanno e non si faranno mai la guerra tra loro; ciò sarebbe assurdo. Altrettanto non avviene nelle società che fanno capo all'IRI: si potrebbero portare centinaia di esempi.

Ripeto che in questo progetto di legge vi sono alcune timide novità che sotto certi aspetti, per la mancanza di retroterra, rischiano di diventare soltanto delle velleità, ma valutando tutti i precedenti discorsi che sono stati fatti, il nostro gruppo si asterrà dalla votazione del disegno di legge in esame.

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

**SINESIO, Relatore.** Brevissimamente debbo dire che non vi è dubbio che, se qui si fosse voluto fare una dissertazione in materia di investimenti dal punto di vista di un rilancio di tutta una economia, noi avremmo avuto la possibilità di parlare a lungo, perché il supporto di una politica di questo genere affonda la radice, non soltanto nel problema dei cantieri, ma in tutta una serie di attività e problemi che tutti conosciamo.

Non per niente è intenzione del Governo di tentare di attuare una politica di trasformazione dello Stato e quindi degli organi che debbono stare alla guida ed al coordinamento di tutta una serie di politiche.

Oggi, per altro noi non siamo chiamati a fare una discussione generale sulla politica economica del Governo, ma a discutere un preciso disegno di legge. Vorrei subito sgombrare il terreno di alcuni problemi sollevati, come quello del collega Amodio riferentesi al servizio tecnico della marina mercantile. A me risulta che l'attuale Ministro della marina mercantile si è preoccupato di questo problema, sollevato, del resto, già da tempo: ci dovrebbe essere un provvedimento al riguardo, che aspetta il concerto degli altri Ministeri interessati.

Il collega Macchiavelli si è fermato sulla politica generale dei cantieri, ma non ha fatto affermazioni nuove. Ha detto che noi dob-

biamo diventare competitivi e capaci di poter risolvere i nostri problemi.

Il collega Franco si è soffermato a fare un'analisi dei costi e si è chiesto il perché i nostri cantieri non sono competitivi. Egli ha trovato che la loro non competitività deriva, non dal maggior costo delle maestranze perché queste costano meno che in altri paesi, ma dal maggior costo di altri fattori: materie prime e motori. Certamente questo è un problema da affrontare, indubbiamente bisogna esaminare bene questi costi e vedere se vi è la possibilità di poterli ridurre. Non c'è dubbio che un approfondimento del problema da parte della Commissione, che ha sempre occasione di interessarsi dei cantieri italiani, consentirebbe di avere la percezione esatta delle deficienze della nostra cantieristica.

Per quanto concerne la questione dei pescherecci debbo dire che questa legge prevede, in proposito, quanto non era stato previsto nella legge precedente.

Su questo punto, per altro, ci sarebbe molto da dire ed io mi riservo, in sede di discussione del bilancio, di farmi promotore di una nuova iniziativa, quella dell'affitto, ossia di uno strumento finanziario che possa sopperire alle esigenze dell'avvenire con un sistema più morbido che non quello dei mutui.

L'amico Belci bene ha fatto a rilevare una cosa: le critiche sono buone e si accettano, ma non vi è dubbio che il Governo ha fatto fronte, non solo con le leggi sulla cantieristica, ma anche con leggi aggiuntive, alle esigenze dell'industria navalmeccanica italiana.

Questi sono i motivi che mi hanno indotto (rispondo all'onorevole Giachini) ad attenermi strettamente all'argomento del disegno di legge che non ritengo si possa ritardare e per il quale rinnovo l'invito ad una sollecita approvazione.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, innanzi tutto, e non per motivi di forma, io debbo ancora una volta esprimere il mio ringraziamento ai membri della Commissione trasporti che, ancora una volta, hanno discusso con serietà e profonda competenza un problema che interessa particolarmente la vita del nostro Paese. Ringrazio in particolare l'onorevole Relatore per la sua relazione e per la replica che certamente facilita il mio intervento. Un ringraziamento particolare anche a tutti gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nel dibattito.

Abbiamo parlato spesso di cantieri: in ogni discussione dei bilanci e, da ultimo, per il parere sul piano quinquennale. Per altro, non sarò certamente io a sottrarmi alla possibilità di un discorso globale su tutti i problemi dell'economia marittima del nostro paese. Ho inteso solo dire che questi discorsi sono stati ampiamente sviluppati nel passato e lo saranno ancora di più quando la Commissione esaminerà prossimamente il bilancio per il 1968.

Per quanto concerne la discussione dello specifico provvedimento al vostro esame, io io dò per acquisito tutto quanto è stato detto sui problemi dello sviluppo della flotta, della preoccupazione, comune a tutti, di potenziare la nostra flotta e di renderla più competitiva sul mercato internazionale, e sulla funzione che la flotta a partecipazione statale può e deve svolgere. A questo ultimo proposito, io ritengo che non si possa non sottolineare come positivo il fatto che la Tirrenia, quanto prima, imposterà una serie di sette navi traghetti che dovranno svolgere una determinata funzione nel bacino mediterraneo.

Sono problemi sui quali evidentemente avremo modo di tornare; comunque, li abbiamo presenti fin da ora. Così, non vi è dubbio che, quando i colleghi di parte comunista sottolineano l'importanza degli interventi a monte delle costruzioni navali, nel settore della siderurgia, essi non ignorano che questo discorso è stato recentemente incominciato in sede di CIPE e che tutti ci si rende conto che gli interventi nel settore della siderurgia non potranno non avere un benefico influsso anche nel settore delle costruzioni navali.

Ad ogni modo, a parte questi problemi, non mi sembra che questo provvedimento si presti a critiche di fondo. Vorrei ricordare una cosa ai colleghi che hanno sollevato delle obiezioni: la storia dei cantieri italiani è fatta da tutta una serie di leggi di sostegno. La industria cantieristica italiana è stata sempre, ed abbondantemente, sostenuta dagli interventi dello Stato. Oggi, per altro, ci troviamo in una situazione in cui le difficoltà dell'industria cantieristica non sono soltanto italiane, ma di tutto il mondo: basta tener presente quello che avviene in paesi ove l'industria cantieristica ha una tradizione ben più forte della nostra; basta pensare al fatto che gli stessi paesi della Comunità economica europea si sono trovati d'accordo che bisogna trovare una misura di aiuto comunitario onde far fronte alla concorrenza dei paesi terzi. Non mi sembra quindi che possa essere

valida la polemica dei colleghi di parte comunista che vorrebbero addebitare la situazione di crisi dell'industria cantieristica italiana a situazioni legate soltanto ad interventi e politiche sbagliate da parte nostra. Vi è una realtà internazionale con uno stato di crisi, per esempio, in Francia, in Germania, in Danimarca e la realtà dello stesso Giappone, che pure, ha acquisito, oggi, circa il 50 per cento delle commesse.

FRANCO RAFFAELE. Ma non bisogna aspettare l'ultimo momento per ammodernare gli impianti.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Franco per risolvere la crisi non basta ammodernare gli impianti. È necessario anche concentrare la produzione navale in un unico cantiere come ha già fatto la Svezia e come stanno facendo la Francia e la Germania. Ma io non so se ella sarebbe stato d'accordo dieci anni fa nel concentrare tutta la produzione cantieristica in un solo grande cantiere. Esistono dei problemi di natura sociale ai quali riteniamo di essere tutti sensibili.

Dico queste cose per sottolineare come il problema delle costruzioni navali sia un problema che presenta degli aspetti preoccupanti in tutte le nazioni del mondo. Noi, in una situazione tradizionale dell'industria cantieristica che, come ho già detto, è sempre stata legata a sostegni di carattere governativo, ci troviamo, già nelle stesse condizioni in cui si trovano altri paesi, nei quali l'industria cantieristica ha avuto in passato una propria forza: ci troviamo a dover affrontare gli stessi problemi, che nascono dal massiccio intervento del Giappone sul mercato internazionale.

Noi avevamo dinanzi diverse soluzioni al problema della competitività: la prima poteva essere quella di smantellare questa industria; la seconda poteva essere quella di proseguire in una politica che permettesse alla industria cantieristica di continuare a vivere di sussidi statali; la terza soluzione, infine, era di imboccare una strada che cercasse di porre i nostri cantieri in condizione di operatività. Abbiamo scelto quest'ultima.

Io ho sentito le critiche che sono state avanzate nei confronti di questa legge. Alcune sono di ordine temporaneo, come quella dell'onorevole Macchiavelli; altre di merito. Debbo sinceramente confessare che a me non sembrò che esse abbiano intaccato le linee di fondo del provvedimento. Onorevole Franco, ella, che è così diligente, ricorderà che io non

ho mai sostenuto che la causa dei più alti prezzi delle costruzioni italiane sia da addebitarsi al costo della mano d'opera. Certo, sull'incidenza del costo della mano d'opera su quello complessivo, non sono tutti d'accordo, ma, per quanto mi riguarda, io non ho mai sostenuto la tesi combattuta dell'onorevole Franco. Del resto, in questo stesso provvedimento di legge è la riprova che io non credo a questa tesi, che io sono convinto che l'avvio ad una posizione di competitività dell'industria cantieristica italiana va cercato diversamente.

Il provvedimento in discussione, infatti, si articola in tre Titoli concernenti, rispettivamente, i contributi alla costruzione, gli interventi per la ristrutturazione e gli interventi per la conversione. Mi pare che già da questa impostazione ci si possa rendere conto che noi abbiamo l'ambizione di avviare un discorso di carattere programmatico e di carattere globale per quel che riguarda la cantieristica italiana. E non solo: abbiamo l'ambizione — qualcuno potrà pensare la illusione — di avviare un discorso programmatico nel quale sia protagonista — il che credo sia giusto — anche lo Stato. Dico questo, perché, onorevoli colleghi, al Senato sono state rivolte delle critiche per il fatto che noi continueremo su una politica anche di aiuto alle costruzioni. A questo proposito, ho avuto modo di rilevare che l'esigenza di un aiuto alle costruzioni è prevista da tutti i Paesi della Comunità economica europea, come modo di fronteggiare una concorrenza dei paesi terzi di notevole entità.

Ma sul primo titolo io vorrei anche sottolineare un'altra cosa. L'ultimo comma dell'articolo 4 prevede che all'inizio di ogni anno, il *Ministro della marina mercantile* può stabilire con proprio decreto — sentito il CIPE — criteri preferenziali per l'ammissione di nuove domande di contributo. Ciò significa che noi accettiamo il principio di continuare a dare dei contributi alle costruzioni navali, ma vogliamo corrisponderli in relazione alle esigenze specifiche della nostra flotta ed ai problemi dei nostri cantieri, in un quadro di interesse generale dell'economia del nostro Paese.

E se poi passiamo al Titolo II, credo che non sia sfuggito agli onorevoli colleghi che gli interventi previsti sono legati all'approvazione, da parte del Ministero della marina mercantile, dei piani di ristrutturazione e di riorganizzazione aziendale, approvazione che tende all'obiettivo di migliorare la produzione e di accrescere la capacità competitiva.

Su questo punto vorrei ancora — se mi è permesso — fare una piccola osservazione: vi sono state inserite anche le industrie per la costruzione di motori navali; cioè abbiamo inserito in questa legge il principio che il problema dell'industria cantieristica deve essere visto nella sua globalità: non soltanto il cantiere come cantiere, ma in una prospettiva più vasta e più larga, con un discorso che può portare, che porterà senz'altro, ad interventi di carattere più complesso e aventi riferimento a tutte le componenti dell'industria cantieristica.

Vi è poi il terzo titolo, che riguarda i piani di conversione dell'attività cantieristica. Di questo titolo io vorrei sottolineare soprattutto l'ultimo comma dell'articolo 20 che dice: « L'approvazione dei piani è data, sentito il parere del Comitato di cui all'articolo 24; tale approvazione non può essere data se i piani non prevedono il reimpiego di personale addetto all'attività cantieristica nelle attività sostitutive, o in altre della stessa zona geografica ».

Onorevoli colleghi, non pretendo di dire che abbiamo presentato un provvedimento perfetto; dico che abbiamo proposto una legge che vuole rappresentare un primo passo nell'avvio della soluzione del problema della cantieristica italiana in tutte le sue componenti: nella componente della sua esigenza di competitività, ma anche nella componente dell'esigenza che ha riferimento al patrimonio umano che lavora nel settore della cantieristica.

A questo proposito, devo tornare a dire quanto ho già detto in una interruzione all'onorevole Franco: è falso che noi non ci preoccupiamo dell'invecchiamento della mano d'opera e dell'esigenza della specializzazione delle nuove leve, tanto è vero che proprio ieri è stato siglato, tra l'Intersid e le confederazioni dei lavoratori, un accordo, di cui uno dei più interessanti punti concerne la graduale immissione di apprendisti nella industria cantieristica.

Certamente ha ragione l'onorevole Belci, come per altro verso può avere ragione lo onorevole Giachini: questo disegno di legge non può non inquadrarsi in una realtà più varia e complessa, nella realtà cioè della nostra politica nel settore dell'economia marittima.

Per quanto mi riguarda, comunico ai componenti la Commissione trasporti che entro un mese, o forse anche prima, sarà pubblicato a cura del mio Ministero un libro bianco sull'economia marittima del nostro paese. Trattandosi di un documento risultante da

una serie di incontri tra Ministeri interessati, operatori economici e rappresentanti sindacali, credo sarà interessante anche ai fini di un discorso che potrebbe svolgersi pubblicamente, una Conferenza del mare, per esempio. Questo documento sarà comunque importante, perché potrà rappresentare uno strumento di lavoro, di studio e di discussione. Non pretendo che il documento in questione possa essere accettato da tutti, esso però vuole rappresentare un intervento del Ministero, al fine di sollecitare altre discussioni e dibattiti e di sensibilizzare l'opinione pubblica sui problemi dell'economia marittima del nostro Paese.

Devo dire che, personalmente, sono moderatamente ottimista per quanto riguarda il futuro della cantieristica nel nostro Paese, e non soltanto per l'attuale situazione. I nostri cantieri hanno già ordinazioni che coprono abbondantemente l'arco di due anni: Monfalcone sta acquisendo una serie di commesse notevoli sul piano della costruzione delle super petroliere; a sua volta la Tirrenia, come ho già detto, ha in programma la costruzione di 7 nuove navi-traghetto.

Certo la posizione geografica dell'Italia è tale, che la nostra politica marinara deve essere seria e prudente; basterebbe porre attenzione a quanto è avvenuto in seguito alla chiusura del Canale di Suez per renderci conto che, nel settore dell'economia marittima, non possiamo avventurarci in politiche che non siano più che serie, ponderate e responsabili. Credo tuttavia, che nell'aumento della domanda globale per le costruzioni navali, noi ci si possa inserire dignitosamente.

Certo, se noi riuscissimo a trovare, onorevoli colleghi, la soluzione per far sì che la nostra industria cantieristica avesse sempre di più a raggiungere degli obiettivi di competitività sul piano internazionale, ciò rappresenterebbe un fatto politico positivo nella vita del nostro Paese.

L'onorevole Franco ha detto che l'onorevole Macchiavelli si era avviato alla farmacia per acquistare una medicina, ma che poi non l'aveva presa; ebbene, mi pare che nemmeno l'onorevole Franco abbia preso la medicina.

FRANCO RAFFAELE. Bisogna vedere se in farmacia c'è la medicina che io sto cercando.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Non c'è altra medicina se non quella seria e concreta che tutti noi dobbiamo cercare: se mi permettete, essa è rappresentata da uno strumento legislativo che, al di là

delle impostazioni polemiche, vede globalmente i problemi della cantieristica italiana e cerca di avviarli a soluzione. Su questo punto un suggerimento di notevole valore ci è stato dato dalla Comunità economica europea: incrementare il titolo degli aiuti per gli investimenti, piuttosto che quello degli aiuti per le costruzioni navali. Sotto questo profilo, bene ha fatto il Senato a modificare in questo senso il disegno di legge.

Noi abbiamo accettato questo suggerimento e la modificazione del Senato, perché essi, più di ogni altro, danno il senso proprio di quanto noi intendiamo fare con questo disegno di legge: non dare vita ad una industria che viva dei sussidi dello Stato, non far sì che i lavoratori abbiano la sensazione che il loro lavoro sia legato a motivi di carattere assistenziale; dare vita, invece, ad una industria che, sulla strada della realizzazione e della competitività, possa veramente ed utilmente servire il nostro paese.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Ministro Natali. Passiamo all'ordine del giorno presentato dal collega Amodio nella seduta di ieri. Ne do lettura:

« Considerato che i compiti richiesti allo Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile sono ampi ed impegnativi, che l'organico attuale dell'Ispettorato stesso è assolutamente insufficiente a svolgere tali compiti di istituto essendo costituito da otto ingegneri, di cui solamente quattro in servizio; considerato che l'integrazione è assolutamente indifferibile per poter assolvere i compiti assegnati allo Ispettorato, anche in conseguenza dell'approvazione del disegno di legge n. 4509; impegna il Governo a provvedere entro il più breve tempo possibile a normalizzare una situazione assolutamente insostenibile in un settore così importante dell'attività dello Stato ».

Qual è il parere del Governo?

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo scusa all'onorevole Amodio se nel corso della mia replica non ho fatto cenno al suo ordine del giorno. Certamente il problema del potenziamento dell'Ispettorato tecnico riveste una particolare urgenza; per altro, l'onorevole Relatore ha avuto l'ammabilità di ricordare che io ho già preso una iniziativa al riguardo. Debbo, però, dire che il discorso si pone in modo globale, anche per gli altri settori tecnici dell'Amministrazione che da tempo stanno sottolineando la necessità di un ampliamento dei ruoli organici e di un adeguamento di carattere economico.

Debbo dire anche che già in Senato non ho potuto accettare un analogo ordine del giorno, in quanto il problema, come ho detto, si inquadra in un ambito più vasto che è oggetto di trattative e di accordi.

Senz'altro il problema si presenta con carattere di urgenza, ma debbo supporre che quando la legge entrerà in funzione, il problema potrà essere risolto.

AMODIO. Non sono soddisfatto delle spiegazioni che sono state fornite dall'onorevole Ministro. Non è pensabile che quattro ingegneri possano assolvere a tutte quelle funzioni alle quali ho fatto cenno ieri.

La mia preghiera è che si debba insistere presso il Ministero del tesoro, considerando che il Ministro della marina mercantile ha già predisposto uno schema di provvedimento che prevede l'aumento dell'organico a 27 unità.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Sono d'accordo sul fatto di insistere, ma posso accogliere l'ordine del giorno soltanto se la parola « impegna » viene sostituita con la parola « invita ». Naturalmente, la mia accettazione, anche in questo caso, sarebbe a semplice titolo di raccomandazione.

AMODIO. Accetto la sostituzione della parola « impegna », ma chiedo ugualmente la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Amodio, modificato con la sostituzione della parola: « impegna » con l'altra: « invita », ed accettato come raccomandazione dal Governo.

(È approvato).

Passiamo all'esame degli articoli.

Come ho detto all'inizio, potremo discutere ed approvare, oggi, solo gli articoli fino all'articolo 27 compreso, rinviando l'ultimo a quando la V Commissione bilancio avrà espresso il parere sui previsti stanziamenti di copertura della spesa.

Non essendo stati presentati emendamenti, darò lettura degli articoli da 1 a 27 che porrò successivamente in votazione.

#### TITOLO I.

#### CONTRIBUTI PER LAVORI NAVALI

##### ART. 1.

(Contributo per nuove costruzioni navali)

Per la costruzione, allestimento e arredamento di navi mercantili a scafo metallico possono essere corrisposti, per il quinquen-

nio 1967-1971, ai cantieri navali costruttori contributi decrescenti riferiti al costo di produzione.

Il contributo, per ciascuna costruzione, non può essere inferiore, in nessun caso, al 10 per cento del costo suddetto.

Per l'attuazione di quanto disposto dai commi precedenti il contributo relativo alla nave completa 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. 3, allegata alla presente legge.

Per il calcolo del contributo si applica la percentuale corrispondente all'anno di inizio dei lavori, dichiarato dal cantiere.

L'ammontare del contributo indicato nel provvedimento di concessione non può essere modificato per successive richieste di variazione degli elementi forniti dal cantiere in base ai quali il contributo stesso è calcolato.

(È approvato).

#### ART. 2.

*(Massimali di costi per alcuni tipi di classi di navi)*

Tenuto conto della finalità di stimolare i cantieri a realizzare le misure necessarie per ridurre i propri costi, per i tipi e classi di navi indicati nelle tabelle n. 2, 2-bis, 2-ter e 2-quater allegate alla presente legge il contributo di cui all'articolo 1 non potrà essere commisurato a costi di costruzione maggiori di quelli risultanti dall'applicazione delle tabelle stesse.

Le tabelle di cui al precedente comma potranno essere modificate o integrate in modo da adeguarle alle variazioni dei costi. Le modificazioni e integrazioni delle tabelle sono adottate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per la marina mercantile previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

(È approvato).

#### ART. 3.

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

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

Tale detrazione è ridotta dell'1 per cento

del valore stesso per ciascun anno a decorrere dal 1° gennaio 1968.

Qualora i prodotti di cui al primo comma siano incorporati in apparati motori di propulsione e siano complessivamente di peso superiore al 40 per cento del peso dell'apparato motore stesso, il contributo è ridotto dell'importo risultante dall'applicazione della tabella n. 3.

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 congruaggio di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni.

In ogni caso il contributo è ridotto dell'importo risultante dall'applicazione della tabella n. 3 qualora nella costruzione sia impiegato un apparato motore di propulsione avente potenza normale non superiore a 250 cavalli asse o un apparato motore 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.

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

Le domande di concessione del contributo di cui all'articolo 1 devono essere presentate al Ministero della marina mercantile.

Nelle domande suddette i cantieri devono indicare le caratteristiche della nave, il costo presuntivo e la data prevista di inizio dei lavori di costruzione.

Nelle domande i cantieri devono altresì dichiarare se la costruzione venga eseguita per conto proprio o di diverso soggetto, indicando in quest'ultimo caso il nominativo corrispondente.

Entro sessanta giorni dalla presentazione della domanda il Ministero della marina mercantile comunicherà al cantiere se sussistano i requisiti per la concessione del contributo, subordinando, in ogni caso, la emissione del provvedimento di concessione alla disponibilità degli stanziamenti previsti dalla presente legge.

Il contributo è concesso con decreto del Ministro per la marina mercantile.

All'inizio di ogni anno, il Ministro per la marina mercantile, può stabilire con proprio

decreto, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione economica, criteri preferenziali per l'ammissione delle nuove domande al contributo di cui all'articolo 1.

(È approvato).

ART. 5.

(Inizio e ultimazione dei lavori)

I lavori di costruzione delle navi dichiarati in proprio dai cantieri debbono essere perentoriamente iniziati entro 4 mesi dalla data di presentazione delle domande.

Nel caso invece di navi da costruirsi per conto altrui i lavori di costruzione devono essere iniziati non oltre i seguenti termini a decorrere dalla data in cui è stata ricevuta dal cantiere la comunicazione prevista dal quarto comma dell'articolo precedente:

a) entro 6 mesi se la nave sia di stazza lorda non superiore a 20 mila tonnellate;

b) entro 7 mesi se la nave sia di stazza lorda superiore a 20 mila e non superiore a 50 mila tonnellate;

c) entro 9 mesi se la nave sia di stazza lorda superiore a 50 mila tonnellate.

Le costruzioni devono essere ultimate nei seguenti termini decorrenti dalla data di inizio dei lavori:

a) entro 28 mesi se la nave sia di stazza lorda non superiore a 20 mila tonnellate;

b) entro 32 mesi se la nave sia di stazza lorda superiore a 20 mila e non superiore a 50 mila tonnellate;

c) entro 40 mesi se la nave sia di stazza lorda superiore a 50 mila tonnellate.

I termini suindicati, sia per l'inizio che per l'ultimazione delle costruzioni, possono essere prorogati dal Ministro per la marina mercantile ove ne sia fatta richiesta prima della scadenza e venga accertato che l'inosservanza è dovuta a causa non imputabile al cantiere.

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

(È approvato).

ART. 6.

(Contratto di commessa)

Qualora il cantiere abbia dichiarato che la costruzione viene eseguita su commessa dovrà presentare al Ministero della marina mercantile, entro due mesi dalla data di ricevimento della comunicazione di cui al quarto comma del precedente articolo 4, copia au-

tentica del contratto debitamente registrato, dal quale risulti la commessa della nave.

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, devono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale 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).

ART. 8.

(Liquidazione dei contributi 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 Ministro per la marina mercantile determina per ciascuna costruzione il costo da ritenere ammissibile e procede alla liquidazione del contributo spettante applicando la percentuale indicata nella tabella n. 1 corrispondente all'anno nel quale i lavori sono stati effettivamente iniziati. A tale scopo il Ministero della marina mercantile controlla i dati e gli elementi costitutivi del costo forniti dal cantiere e può anche procedere attraverso accertamenti diretti.

Qualora il contributo, risultante dalla suddetta determinazione, sia inferiore ai nove decimi di quello indicato nel provvedimento di concessione di cui all'articolo 1, 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.

(È approvato).

ART. 9.

(Contributo per trasformazioni di navi mercantili a scafo metallico)

Per la trasformazione di navi mercantili a scafo metallico può essere concesso all'assuntore dei lavori un contributo nei limiti e con i criteri indicati negli articoli 1 e 3 riferito al costo complessivo della trasformazione.

Per trasformazione si intende cambiamento del tipo della nave, o del tipo dell'apparato motore, taglio e variazione della lunghezza dello scafo e ogni altro lavoro che comporti un radicale mutamento delle caratteristiche principali della nave.

Il contributo di cui al primo comma non è cumulabile con quelli previsti dagli articoli 10 e 11, ed è liquidato, a lavori ultimati, in conformità di quanto stabilito dall'articolo 8.

Per la concessione del contributo l'assuntore della trasformazione deve presentare domanda al Ministero della marina mercantile indicando le caratteristiche della nave, la descrizione e il costo complessivo dei lavori.

(È approvato).

ART. 10.

(Installazione di nuovi apparati motori di propulsione)

Fuori dal caso previsto dall'articolo 9 per l'installazione di nuovi apparati motori 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. 3.

Il contributo spetta al cantiere navale o ad altro assuntore dal quale viene installato l'apparato motore; ove l'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 di propulsione vengano incorporati prodotti finiti di provenienza estera importati in franchigia

doganale o usati, 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 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 compresa tra 251 e 500 cavalli asse e nel caso previsto dal terzo comma dell'articolo 3.

(È approvato).

ART. 11.

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

Fuori dai casi previsti dagli articoli 9 e 10 per la riparazione e modificazione di navi mercantili e dei relativi macchinari e per la trasformazione di navi mercantili a scafo in legno 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 impiegati è inferiore a 10.000 chilogrammi.

(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 di 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, e

sul 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 per la difesa, su conforme parere del Capo di Stato maggiore della marina, può concedere deroghe ai relativi obblighi.

(È approvato).

#### ART. 13.

*(Termini per la presentazione dei documenti di liquidazione)*

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

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

b) per i lavori di trasformazione non oltre un anno dalla data di ultimazione dei lavori stessi;

c) per i lavori diversi da quelli indicati alle lettere a) e b) non oltre sei mesi dalla data di ultimazione degli stessi.

In caso di decadenza dal contributo per inosservanza dei termini di cui al precedente comma e in ogni altro caso di decadenza devono essere restituiti gli importi eventualmente corrisposti maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

(È approvato).

#### ART. 14.

*(Campo di applicazione della legge)*

I benefici della presente legge non si applicano:

1) per le navi che non siano destinate al 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 e a 50 tonnellate nonché per quelle destinate ad armatori nazionali fino a 1.600 tonnellate di stazza lorda - 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 altro tipo;

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 all'istruzione nautica.

In ogni caso il contributo di cui all'articolo 1 può essere concesso soltanto ai cantieri costruttori in esercizio al 31 dicembre 1963.

Per i lavori diversi dalle nuove costruzioni i corrispondenti contributi possono essere concessi soltanto alle imprese già in esercizio al 1° gennaio 1967.

(È approvato).

#### TITOLO II.

#### PROVVIDENZE PER LA RISTRUTTURAZIONE E LA RIORGANIZZAZIONE DELLE INDUSTRIE CANTIERISTICHE E COSTRUTTRICI DI MOTORI NAVALI

#### ART. 15.

*(Piani di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale)*

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge, le imprese cantieristiche e le imprese costruttrici di motori navali possono sottoporre all'approvazione del Ministro per la marina mercantile piani di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale

destinati a migliorare la produzione ed accrescerne la capacità competitiva.

L'approvazione è data in base alla valutazione della rispondenza del piano alle finalità sopra indicate, sentito il parere del Comitato previsto dall'articolo 24.

(È approvato).

#### ART. 16.

(Contenuto dei piani)

Il piano, presentato da una o più imprese esercenti attività di cui al precedente articolo, deve prevedere, congiuntamente o alternativamente:

a) la ristrutturazione o la riorganizzazione interna delle singole imprese;

b) programmi di specializzazioni di produzione o di integrazione di processi produttivi;

c) operazioni di trasformazione, fusione, concentrazione mediante apporto di complessi aziendali idonee a realizzare notevoli riduzioni di costi.

L'impresa risultante dalle operazioni di cui alla lettera c) deve avere per oggetto l'esercizio di attività relative alla produzione navale.

(È approvato).

#### ART. 17.

(Agevolazioni tributarie per la trasformazione, fusione e concentrazione delle imprese)

Alle operazioni di cui alla lettera c) dell'articolo 16 ed agli aumenti di capitale conseguenziali alle operazioni predette, posti gli anticipi eventualmente riscossi maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

(È approvato).

### TITOLO III.

#### CONVERSIONE DELL'ATTIVITA' CANTIERISTICA

#### ART. 20.

(Piani di conversione dell'attività  
cantieristica)

Entro 3 anni dall'entrata in vigore della presente legge i cantieri navali possono sottoporre all'approvazione del Ministro per la marina mercantile piani di conversione della loro produzione in altra attività industriale.

La facoltà di cui al comma precedente è limitata ai cantieri che nel quinquennio solare precedente a quello della presentazione del piano abbiano costruito navi aventi ciascuna una stazza lorda di almeno 500 tonnellate se trattasi di navi da pesca ovvero di 3.000 tonnellate se trattasi di navi di altro tipo.

L'approvazione dei piani è data sentito il parere del Comitato di cui all'articolo 24; tale approvazione non può essere data se i piani non prevedono il reimpiego di personale addetto all'attività cantieristica nelle attività sostitutive o in altre della stessa zona geografica.

(È approvato).

#### ART. 21.

(Agevolazioni tributarie)

Alle operazioni di conversione in esecuzione dei piani di cui all'articolo precedente si applicano le disposizioni contenute negli articoli 17 e 18.

(È approvato).

#### ART. 22.

(Contributo  
per conversione dell'attività cantieristica)

Ai cantieri navali che procedano alla esecuzione dei piani approvati ai sensi dell'articolo 20 può essere concesso un contributo non superiore ai due quinti dei contributi liquidati complessivamente per nuove costruzioni navali ultimate nel quinquennio 1962-1966. In essere in attuazione dei piani approvati dal Ministero della marina mercantile, si applicano per il periodo di efficacia della presente legge le agevolazioni previste dagli articoli 1 e 2 della legge 18 marzo 1965, n. 170.

(È approvato).

#### ART. 18.

(Trattamento di plusvalenze)

Le plusvalenze derivanti dal realizzo di beni immobili in esecuzione dei piani di cui all'articolo 15 sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile categoria B alle condizioni e modalità previste dall'articolo 1 della legge 15 settembre 1964, n. 754, purché siano reinvestite nei due anni successivi all'approvazione dei piani.

I beni immobili suddetti devono essere posseduti anteriormente al 1° gennaio 1963.

(È approvato).

## ART. 19.

*(Contributo sugli investimenti)*

Per gli investimenti attuati in esecuzione dei piani di cui all'articolo 16 può essere corrisposto per anni 5 alle imprese cantieristiche ed a quelle costruttrici di motori navali un contributo annuo, rispettivamente, del 5 per cento e dell'1 per cento calcolato sull'ammontare degli investimenti stessi nei limiti determinati dal Ministro per la marina mercantile sentito il Comitato previsto dall'articolo 24.

L'ammontare complessivo degli investimenti sui quali è corrisposto il contributo suddetto non può essere superiore in ogni caso a lire 25 miliardi.

Il contributo è corrisposto a rate semestrali anticipate a decorrere dalla data di ultimazione dei lavori.

Il contributo è concesso con decreto del Ministro per la marina mercantile e viene subordinato alla realizzazione del piano approvato nel termine in esso previsto.

Al raggiungimento di un grado di avanzamento pari al 25 per cento, al 50 per cento e al 75 per cento dei lavori da eseguire, il Ministro per la marina mercantile può concedere l'anticipata corresponsione del contributo in misura proporzionale agli investimenti effettuati desunti dagli stati di avanzamento.

Qualora la realizzazione del piano non avvenga nel termine suddetto l'impresa decade dal contributo ed è tenuta a restituire

Il contributo è concesso con decreto del Ministro per la marina mercantile su proposta del Comitato di cui all'articolo 24 e viene subordinato alla realizzazione del piano approvato nel termine in esso previsto.

Il contributo è corrisposto dopo l'ultimazione delle operazioni di conversione; tuttavia nel corso della realizzazione dei piani può essere disposta la concessione di acconti sul contributo medesimo.

Qualora la realizzazione del piano non avvenga nel termine suddetto il cantiere decade dal contributo ed è tenuto a restituire gli acconti eventualmente riscossi maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

Il cantiere al quale è stato corrisposto il contributo suddetto non può essere ammesso ai benefici dell'articolo 1 per nuove costruzioni navali iniziate dopo l'ultimazione delle operazioni di conversione.

*(E approvato).*

## TITOLO IV.

## DISPOSIZIONI COMUNI E TRANSITORIE

## ART. 23.

*(Controllo e vigilanza)*

Ai fini dell'applicazione della presente legge, spetta 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 e a consentire lo svolgimento di ispezioni che siano ritenute necessarie per lo 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 del controllo e della vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale e del Comitato di cui all'articolo 24.

Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nei commi precedenti graveranno su appositi fondi da costituirsi mediante ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi. Le ritenute saranno versate in conto entrate eventuali del Tesoro per essere riassegnate con decreto del Ministro per il 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 suddetta.

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 costruzione, di architettura e di istruzione navale.

*(E approvato).*

## ART. 24.

*(Comitato consultivo)*

Presso il Ministero della marina mercantile è costituito un Comitato consultivo composto da:

- 1) il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile che lo presiede;
- 2) il direttore generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;
- 3) il capo dell'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile;
- 4) il direttore generale della produzione industriale del Ministero dell'industria, del commercio e artigianato;

5) il direttore generale del Ministero delle partecipazioni statali;

6) un funzionario del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato - avente qualifica non inferiore a ispettore generale;

7) un funzionario del Ministero del bilancio avente qualifica non inferiore a ispettore generale;

8) due funzionari della direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile aventi qualifica non inferiore a direttore di divisione uno dei quali esercita anche la funzione di segretario.

In caso di assenza o di impedimento del Sottosegretario di Stato per la marina mercantile il Comitato è presieduto dal direttore generale del naviglio.

Per ciascuno dei membri di cui ai numeri 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 è nominato un supplente.

I componenti il Comitato sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile.

Qualora lo ritenga necessario, il presidente del Comitato può invitare esperti a partecipare ai lavori del Comitato.

Il Comitato:

a) esegue accertamenti sulla situazione generale e l'andamento della produzione delle nuove costruzioni navali;

b) propone programmi di studio e di ricerca tecnica ed economica nel campo dell'industria cantieristica;

c) esprime parere e formula proposte in ordine alla concessione dei contributi previsti dai titoli II e III della presente legge;

d) promuove l'attuazione di programmi di costruzioni di navi che realizzino una sensibile riduzione dei costi;

e) esamina ogni altra questione relativa all'applicazione della presente legge sottopostagli dal Ministro per la marina mercantile.

Annualmente il Comitato redige una relazione sullo svolgimento della propria attività che, a cura del Ministro per la marina mercantile, viene trasmessa al Comitato interministeriale per la programmazione economica.

(È approvato).

ART. 25.

(Norme regolamentari)

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

Fino all'emanazione del regolamento previsto dal precedente comma, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101 e successive modificazioni, e le disposizioni esplicative ed adeguative che si rendessero necessarie da emanarsi con decreto del Ministro per la marina mercantile.

(È approvato).

ART. 26.

(Lavori navali non ammessi ai contributi della legge 29 novembre 1965, n. 1372)

Sugli stanziamenti di cui alla presente legge possono essere concessi i contributi, previsti dagli articoli 1, 9 e 10 della legge 29 novembre 1965, n. 1372, per i lavori navali cui si riferiscono le domande, debitamente documentate, presentate entro il 31 dicembre 1966 qualora le domande medesime non siano state accolte per l'esaurimento degli stanziamenti della stessa legge 29 novembre 1965, n. 1372.

Inoltre, per i lavori previsti dagli articoli 9 e 10 della legge 29 novembre 1965, n. 1372, iniziati entro il 31 dicembre 1966 e per i quali non sia stata presentata la domanda di ammissione entro la data suddetta, potranno essere concessi i relativi contributi purché le domande di ammissione siano presentate entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 27.

(Lavori in corso di esecuzione di piani già predisposti)

Qualora i piani di cui all'articolo 15 siano stati predisposti anteriormente all'entrata in vigore della presente legge e concernano lavori iniziati dopo il 1° gennaio 1965 ed in corso al 31 dicembre 1966, i piani medesimi devono essere presentati entro 6 mesi dalla entrata in vigore della legge stessa.

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 12,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO