

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

38.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 MAGGIO 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.
Congedo e sostituzione:	
PRESIDENTE	391
Disegni di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2354);	
Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2356)	391
PRESIDENTE	391, 395, 397, 399
AMODIO, <i>Relatore</i>	392
AZIMONTI	398
CERAVOLO SERGIO	399
MANNIRONI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	392, 397
MERLI	397
MONACO	397
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	399

La seduta comincia alle 9,30.

SQUICCIARINI, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedo e sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Zucchini. Comunico, altresì, che il deputato Dagnino è sostituito dal deputato Boldrin.

Seguito della discussione dei disegni di legge: Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità (Approvato dalla VII Commissione del Senato) (2354); Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2356):

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge, già approvati dal Senato: « Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione del

naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità»; «Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale».

Come i colleghi ricordano, la discussione generale congiunta su questi due disegni di legge è stata già conclusa nella precedente seduta.

Do quindi la parola al relatore Amodio, e poi al Ministro, per la replica.

AMODIO, *Relatore*. Nella scorsa seduta l'onorevole Ceravolo, che mi rammarico sia in questo momento assente, fece un intervento che indubbiamente, visto dalla sua parte, poteva anche essere giustificato, perché abbracciava tutta la problematica della politica della marina mercantile, con il quale invitava, in sostanza, la Commissione a interrompere l'ulteriore iter di questi due provvedimenti, in attesa che il ministro venisse qui a dirci gli orientamenti del ministero sulla materia. In realtà, però, a mio avviso un tale intervento è più pertinente in sede di esame dei bilanci anziché dei disegni di legge che sono al nostro esame.

Su questi due provvedimenti io mi ero limitato a fare una relazione molto breve, sia perché essi erano già stati approvati dal Senato, sia perché non sono altro che la prosecuzione logica di provvedimenti che già i governi precedenti avevano proposto ed il Parlamento approvato per lo sviluppo della nostra cantieristica e per gli interventi a favore del credito navale.

Ora io non rispondo appunto per questi motivi al collega di parte comunista, poiché credo che debba essere il Governo, più competente, a rispondere.

Io confermo senz'altro il mio parere favorevole all'approvazione dei due disegni di legge che attengono a materie già esaminate. Ritengo che i provvedimenti debbano essere approvati al più presto, prima della chiusura della Camera per le elezioni, in quanto le categorie interessate li attendono con ansia. Mi dichiaro altresì favorevole agli emendamenti che sono stati proposti e sui quali la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

MANNIRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio l'onorevole relatore per le sue precisazioni ed anche per aver accolto favorevolmente gli emendamenti che il ministero aveva ritenuto di presentare a parziale modifica del testo già approvato dal Senato.

Anch'io confermo che le due leggi in discussione sono necessarie e urgenti: necessa-

rie in quanto, contrariamente a quello che l'onorevole Ceravolo aveva dichiarato nella seduta precedente, sono considerate da parte del Governo e del ministero della marina mercantile come gli strumenti più adatti e insostituibili per un intervento efficace al fine di stimolare ed incrementare l'aumento del tonnellaggio globale ed il ringiovanimento della nostra flotta mercantile. Come si sa, la nostra flotta ha oggi un tonnellaggio globale di poco più di 7 milioni di tonnellate; e debbo a tal proposito far rilevare che, nell'ultimo decennio, cioè press'a poco da quando sono in vigore le leggi sul credito navale, il tonnellaggio della nostra flotta è aumentato del 38 per cento.

Ora, noi riteniamo che non vi siano altri strumenti validi atti ad aumentare e ammodernare il tonnellaggio della nostra flotta perché, nonostante tutte le altre provvidenze che possano essere studiate, si è constatato, anche alla luce dell'esperienza decennale derivante dall'applicazione delle due leggi sul credito navale e sulla demolizione del naviglio vetusto, che non c'è altra via di uscita per ottenere i risultati desiderati.

E pur vero che il traffico è aumentato enormemente in proporzioni molto superiori all'aumento del tonnellaggio (quasi secondo le dimensioni citate, nella precedente seduta, dall'onorevole Ceravolo); però, questo distacco notevole non è un inconveniente riservato solo all'Italia, bensì è una situazione che si è verificata in una certa misura anche negli altri paesi, compresi quelli maggiormente industrializzati.

La verità è che, mentre il traffico è aumentato in relazione all'incremento della produttività, della produzione, dei consumi, il tonnellaggio della marina mercantile non ha potuto seguire lo stesso passo; perciò in Italia si lamenta un *deficit* della bilancia dei trasporti. Comunque si ritiene che, continuando ad applicare queste leggi ed incrementando gli stanziamenti relativi, nel prossimo quinquennio si potrà raddoppiare il tonnellaggio globale e portarlo a 12 milioni di tonnellate. Ciò facendo, la bilancia dei trasporti si rimetterebbe in equilibrio e si tornerebbe alla situazione esistente nel periodo anteriore al 1960, nel quale la bilancia dei trasporti era in attivo.

Ora, noi riteniamo, quindi, che queste leggi siano veramente necessarie proprio per stimolare ed incrementare l'aumento del nostro tonnellaggio.

Gli armatori privati, come anche gli armatori statali che operano nel quadro della Finmare, si sono avvalsi efficacemente di queste

provvidenze e perciò si sono potuti ottenere gli aumenti del 38 per cento.

Mi pare che l'onorevole Ceravolo, nel suo intervento della scorsa seduta, andando un po' fuori dal seminato, nel senso che ha voluto affrontare un po' tutto il problema della politica marinara italiana, si è lamentato del fatto che non si era dato sufficiente incremento alla marina statale, cioè alla marina mercantile della Finmare. Secondo lui, se si fosse accentuato l'incremento di quella flotta, il problema generale della marina mercantile si sarebbe risolto meglio.

Debbo dire a questo proposito che le leggi sono state fatte sia per gli armatori privati, sia per la marina statale, e che gli uni e gli altri si sono serviti delle leggi sul credito navale e sulle demolizioni, in vigore, com'è noto, dal 1962.

Se l'incremento della flotta della Finmare non ha potuto superare le percentuali medie comuni, si deve al fatto che gli stanziamenti non lo consentivano.

Non possiamo dimenticare che il bilancio della marina mercantile fa parte dell'intero bilancio italiano e dell'intero programma nazionale quinquennale e che quindi ci si deve accontentare dell'impiego delle somme che, nella visione organica degli investimenti, sono consentite dalle disponibilità di detto bilancio.

È evidente che se si deve provvedere ad altre spese di carattere pubblico e ad esigenze di carattere sociale; se si vuole, cioè, risolvere — ad esempio — il problema della casa, delle scuole, dei trasporti, non si può evidentemente incrementare gli investimenti per la marina mercantile o per altri settori, in una misura maggiore di quella consentita, secondo certi criteri prioritari.

Io, però, sono convinto che, facendo lo sforzo di raddoppiare il tonnellaggio attuale, nel quinquennio, anche l'equilibrio della bilancia dei trasporti verrà ristabilito.

Perciò, non posso che associarmi alla preghiera e all'invito rivolto dal relatore, per una rapida approvazione di queste due leggi, che riteniamo non solo assolutamente necessarie ma anche urgenti. Infatti, numerosi armatori italiani, convinti che queste leggi sarebbero entrate presto in vigore e che il credito navale avrebbe continuato a funzionare, hanno già ordinato delle commesse e si sono già impegnati notevolmente; e sarebbe veramente una cosa grave, anche su un piano generale, e una cosa anti-economica se le leggi non entrassero immediatamente in applicazione.

Voglio ancora sottolineare che queste misure di incentivazione e di stimolo che noi or-

mai da un decennio stiamo applicando, non sono solamente una prerogativa dell'Italia.

In tutte le altre nazioni dell'Europa occidentale, per lo meno, il sistema è largamente usato: per esempio in Francia, dove il tasso d'interesse viene ridotto al 4,5 per cento; in Gran Bretagna dove sono possibili crediti per l'80 per cento a dieci anni e al tasso del 4,5 per cento; nella Germania Federale dove il credito è per il 50 per cento a otto anni al tasso del 5,5 per cento. Anche in Giappone e in Belgio si applicano provvidenze legislative di questo tipo.

Questo, per dire che noi non siamo al di fuori del sistema dell'economia libera che vige negli Stati ricordati, che adottano criteri di incentivo analoghi ai nostri.

Come i colleghi avranno rilevato, la legge sul credito navale è indissolubilmente legata a quella sulle demolizioni, perché si è voluto provvedere non solo al miglioramento quantitativo della nostra flotta, ma anche a quello qualitativo.

Sono tutti convinti, sia nel campo marittimo che in quello economico, che la bontà, la qualità e il rendimento delle nostre navi è reso molto più sensibile e più sicuro dall'età che hanno tali navi, utilizzate ed impiegate per il trasporto di merci e passeggeri.

Ora, la legge sulle demolizioni ha portato a questi risultati concreti. Il naviglio di oltre 15 anni, che prima del 1960 rappresentava circa il 50 per cento della nostra flotta, per effetto e in applicazione delle leggi che sono state promulgate per incoraggiare le demolizioni, è stato ridotto al 30 per cento. Il costo sociale di questo intervento è stato di circa 20 miliardi in 10 anni per le sole demolizioni, mentre, per contro, per il credito navale in 23 anni si sono spesi 90 miliardi. Per quanto riguarda le navi del gruppo IRI che rappresentano il 15 per cento del totale della flotta, debbo ricordare che di recente — ad esempio — la Tirrenia ha ordinato 6 nuovi traghetti per i collegamenti tra le varie isole. Alcuni di essi dovrebbero entrare in funzione nei prossimi mesi se non vi saranno altri scioperi che ne ritardino l'ultimazione, mentre gli altri dovrebbero entrare in linea entro quest'anno.

Ora, questi sei traghetti, ciascuno dei quali ha una stazza media di circa 6.000 tonnellate, entreranno in attività per incrementare e migliorare il traffico delle navi della Tirrenia; a proposito della quale debbo dire che è allo studio da parte dell'IRI, del ministero delle partecipazioni statali e del ministero della marina mercantile, un programma di ristrutturazione che dovrebbe portare non solo a un

miglioramento di tutto il servizio e a un più intenso impiego delle singole unità, ma soprattutto (e ciò è nell'intento del Governo) a una riduzione notevole della spesa che si affronta per i servizi gestiti dalla Finmare.

Oggi lo Stato spende circa 80 miliardi ogni anno, al fine di consentire la gestione di questi servizi: ma è evidente che tale spesa è considerata rilevante, anche rispetto ai benefici ottenuti.

Dette queste cose in risposta, non dico sommariamente, ma sinteticamente alle argomentazioni svolte dall'onorevole Ceravolo nella seduta precedente, vorrei passare ad illustrare altrettanto rapidamente gli emendamenti che sono stati proposti al testo dei due provvedimenti approvati dal Senato.

Il primo e più importante emendamento è quello introdotto al disegno di legge n. 2356, per fare in modo che lo stanziamento originario possa essere adeguato all'aumento del tasso di interesse richiesto da tutti gli istituti finanziari e dalle banche. A tal fine la somma originaria di 4 miliardi complessivi è stata aumentata di 700 milioni, ragione per cui la disponibilità per questi interventi nel quinquennio è stata portata globalmente a 4.700 milioni. Anche la distribuzione per i singoli anni finanziari è stata logicamente modificata. In una originaria proposta i 700 milioni di lire in più erano stati riservati per la spesa all'ultimo anno finanziario, cioè al 1974; ma dopo le insistenze avanzate dal ministero della marina mercantile, al 1974 sono stati riservati soltanto 400 milioni di lire. Conseguentemente si è dovuto introdurre un altro emendamento all'articolo 4, riguardante la copertura dell'onere per il 1970 che passa da 1 miliardo a 1.200 milioni. Infine si è ritenuto opportuno proporre il seguente articolo aggiuntivo:

« Il primo comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è così modificato:

Per i finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, lo Stato concorre agli oneri derivanti dall'impresa finanziaria mediante corresponsione — per l'intera durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi in misura non superiore alla differenza tra il tasso massimo di interesse determinato annualmente ai termini dell'articolo 2 della presente legge e quello agevolato, che sarà determinato annualmente con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale del credito e risparmio.

La nuova misura del contributo determinata ai sensi del comma precedente non si applica ai contratti di finanziamento stipulati anteriormente al 1970 »

Questa innovazione è stata suggerita dal ministero del tesoro al fine di adeguare le disposizioni contenute nella legge sul credito navale a una norma di carattere generale che sarà prossimamente sottoposta all'esame del Parlamento (so che il relativo disegno di legge è già stato depositato al Senato) e che riguarda precisamente una nuova disciplina dei contributi che lo Stato dà in riferimento a tutti i settori, come quelli riguardanti il settore del turismo, dell'industria, eccetera.

Mentre prima il contributo dello Stato veniva corrisposto in una misura fissa e predefinita, ora tale misura non viene più adottata, e si rende in un certo modo elastica la statuizione del contributo versato dallo Stato anno per anno, volta per volta, al fine di adeguarlo alle variazioni che possono verificarsi nel tasso d'interesse. Qualcuno degli armatori si è allarmato perché riteneva che, col lasciare così indeterminata la misura del contributo, venisse a mancare la certezza dell'intervento stesso e quindi certi computi e certe previsioni, nei rispettivi bilanci degli interessati, non potevano essere fatti con molta precisione.

Comunque voglio dire che non c'è da preoccuparsi perché si sa con certezza che il contributo è corrisposto sul pagamento degli interessi in misura che non può essere superiore alla differenza tra il tasso massimo di interesse, determinato ai termini dell'articolo 2 della legge n. 1 del 1962 e quello agevolato. Il tasso di interesse agevolato verrà determinato annualmente con decreto del ministro del tesoro di concerto con quello della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio. Si è ritenuto infine opportuno aggiungere a questo articolo un secondo comma nel quale si afferma e si precisa che la nuova misura del contributo, determinata ai sensi del comma precedente, non si applica ai contratti stipulati anteriormente al 1970.

Insieme con questi tre emendamenti proposti per il disegno di legge n. 2356, se ne è dovuto proporre anche un altro all'articolo 5 del disegno di legge sulle demolizioni. Desidero ricordare che con questo emendamento lo stanziamento originario di 5 miliardi non subisce alcuna modificazione. Varia solamente la distribuzione di detti 5 miliardi nel corso degli anni dal 1970 al 1974.

Conseguentemente, per ragioni evidenti di bilancio e per assicurare la copertura della spesa, occorre modificare anche l'articolo 6 della legge sulle demolizioni, nel senso di sostituire per il 1970 la cifra di 1.300 milioni a quella originaria di 1.500.

Voglio aggiungere qualcosa a proposito del tonnellaggio della flotta Finmare a cui mi pare di aver già accennato. Sul tonnellaggio totale di poco più di 7 milioni di tonnellate di stazza lorda, la partecipazione del gruppo IRI è di circa il 15 per cento. Per la legge sulle demolizioni, ugualmente, la flotta della Finmare ha beneficiato di circa il 15 per cento in relazione alle 225 mila tonnellate di incremento del gruppo.

Desidero per ultimo precisare che, nel decennio, l'applicazione delle due leggi sul credito navale e sulle demolizioni ha portato a questi risultati pratici: si sono demolite 249 unità obsolete e per converso si sono costruite 142 unità nuove. Però, mentre le 249 unità demolite avevano un tonnellaggio di un milione e 485 mila tonnellate, le 142 nuove unità avevano un tonnellaggio di 1.635.000 tonnellate. Aggiungo ancora, per maggiore tranquillità, che la spesa prevista in applicazione delle leggi di cui si propone l'approvazione, si aggirerà nei cinque anni sui 60 miliardi fino ad arrivare a circa 168 miliardi di finanziamenti e perciò la previsione degli investimenti è di 340 miliardi.

Finora si sono perfezionate 288 operazioni di cui 212 per nuove costruzioni e 76 per grandi lavori.

Non ho altro da aggiungere a quanto ho detto, perché credo di avere per lo meno dato i chiarimenti essenziali non solo per giustificare l'urgenza e la necessità dell'approvazione dei due disegni di legge già approvati dal Senato, ma anche per spiegare le ragioni che hanno reso necessari gli emendamenti.

Io, signor Presidente, credo di aver esaurito il mio compito: naturalmente resto a disposizione degli onorevoli commissari per ulteriori eventuali chiarimenti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2354. Poiché dall'articolo 1 all'articolo 4 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Il termine del 31 dicembre 1968 previsto dagli articoli 1 e 3 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è prorogato al 31 dicembre 1971.

(È approvato).

ART. 2.

Il secondo comma dell'articolo 3 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è così modificato:

« Qualora la stazza lorda del naviglio di nuova costruzione sia superiore alla stazza lorda di quello da demolire, il contributo sarà riferito al tonnellaggio di stazza lorda da demolire, al quale sarà attribuito un peso proporzionale a quello del naviglio effettivamente costruito. A tale peso proporzionale in nessun caso sarà attribuito un valore inferiore alla metà del tonnellaggio di stazza lorda da demolire ».

(È approvato).

ART. 3.

Il contributo di cui all'articolo 3 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è concesso anche quando il naviglio di nuova costruzione che deve sostituire quello da demolire si trovi in corso di costruzione ed il relativo contratto di commessa sia già stato stipulato, purché la domanda per il conseguimento del predetto contributo sia presentata entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed i lavori di costruzione, all'atto della domanda, non abbiano ancora raggiunto lo stato di avanzamento del 100 per cento.

(È approvato).

ART. 4.

Il primo comma dell'articolo 8 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è così modificato:

« I proprietari di cui all'articolo 2 sono soggetti, per quanto riguarda le nuove costruzioni, alle norme di cui agli articoli 7, 12 e 23 della legge 4 gennaio 1968, n. 19 ».

Il terzo comma dello stesso articolo 8 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è così modificato:

« Le agevolazioni di cui al precedente comma sono concesse anche quando l'importazione è effettuata dai cantieri cui è stata commessa la demolizione della nave, sia che venga eseguita in proprio dai cantieri medesimi sia che i materiali stessi vengano venduti allo stato estero dai cantieri demolitori a terzi e da questi ultimi importati ».

(È approvato).

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MAGGIO 1970

Passiamo all'esame dell'articolo 5.

ART. 5.

Per far fronte all'onere derivante dall'applicazione della presente legge, in aggiunta allo stanziamento previsto dal Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni ed integrazioni, è autorizzata la spesa di lire 5 miliardi che sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, nella misura di lire 1.500 milioni per l'anno finanziario 1970, lire 1.250 milioni per l'anno finanziario 1971, lire 1.250 milioni per l'anno finanziario 1972 e lire 1.000 milioni per l'anno finanziario 1973.

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

Il Governo propone di sostituirlo con il seguente testo:

« Per far fronte all'onere derivante dall'applicazione della presente legge, in aggiunta allo stanziamento previsto dal capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni e integrazioni, è autorizzata la spesa di lire 5 miliardi che sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, nella misura di lire 1.300 milioni per l'anno finanziario 1970, di lire 1.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1971, 1972 e 1973 e di lire 700 milioni per l'anno finanziario 1974.

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

Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo proposto dal Governo.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 6.

ART. 6.

All'onere di lire 1.500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1970 si provvederà mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo 5281 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'anno finanziario medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Il Governo propone il seguente emendamento:

Al primo comma sostituire alle parole: « lire 1.500 milioni », le altre: « lire 1.300 milioni ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6 con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 2356. Do lettura dell'articolo 1.

ART. 1.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, aumentati dalla legge 21 giugno 1964, n. 461, e dalla legge 24 maggio 1967, n. 451, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 1 miliardo per ciascuno degli anni finanziari 1970, 1971, 1972 e 1973.

Il Governo propone il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

« In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, aumentati dalla legge 21 giugno 1964, n. 461, e dalla legge 24 maggio 1967, n. 451, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 1.200 milioni per l'anno finanziario 1971, di lire 1.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1972 e 1973 e di lire 400 milioni per l'anno finanziario 1974 ».

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo proposto dal Governo.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 2. Poiché non sono stati presentati emendamenti lo porrò direttamente in votazione.

ART. 2.

I finanziamenti previsti dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni e integrazioni, possono essere concessi anche per un importo non eccedente il 70 per cento del prezzo dei lavori determinato dal Mini-

stero della marina mercantile e per una durata non superiore ai 10 anni.

Il comma precedente non si applica alle richieste di finanziamento presentate prima dell'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Il Governo propone il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 2-bis.

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è così modificato:

« Per i finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, lo Stato concorre agli oneri derivanti dall'impresa finanziata mediante corresponsione — per l'intera durata dei finanziamenti stessi — di un contributo non superiore agli interessi in misura non superiore alla differenza tra il tasso massimo di interesse determinato annualmente ai termini dell'articolo 2 della presente legge e quello agevolato, che sarà determinato annualmente con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale del credito e risparmio.

La nuova misura del contributo determinata ai sensi del comma precedente non si applica ai contratti di finanziamento stipulati anteriormente al 1970 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

MERLI. Già in sede di relazione del bilancio della marina mercantile per il 1970 io ebbi a rilevare l'opportunità che l'esercizio del credito navale fosse esteso anche agli altri istituti di credito di diritto pubblico e a banche di interesse nazionale.

Quindi io propongo il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 2-ter.

All'articolo 1 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è aggiunto il seguente comma:

« Le operazioni di credito navale previste dalla presente legge possono essere effettuate e gestite, oltreché dall'IMI e dalla sua sezione autonoma costituita ai sensi del regio decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 491, dagli istituti di credito di diritto pubblico e dalle banche di interesse nazionale ».

MANNIRONI. *Ministro della marina mercantile.* Il Governo potrebbe essere d'accordo; se non ritenesse che la procedura delle ope-

razioni di credito verrà ad essere complicata e ritardata.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Merli.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 3. Poiché non sono stati presentati emendamenti lo porrò direttamente in votazione.

ART. 3.

Il limite di 1.500 tonnellate di stazza lorda stabilito dal primo comma dell'articolo 2 della legge 21 giugno 1964, n. 461, è elevato a 3.000 tonnellate.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 4.

ART. 4.

All'onere di lire 1 miliardo derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1970 si provvederà mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Il Governo propone il seguente emendamento:

Al primo comma, sostituire alle parole: « lire 1 miliardo », le altre: « lire 1.200 milioni ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A seguito dell'approvazione degli emendamenti presentati dal Governo, risultano assorbiti gli emendamenti da me presentati, di cui era stata data lettura in una precedente seduta.

MONACO. Voterò a favore di entrambi i provvedimenti, poiché non v'è dubbio, come ha detto anche l'onorevole ministro, che essi siano necessari ed urgenti. È altrettanto vero che questi due provvedimenti debbono rappresentare una fase di passaggio verso l'attuazione di una politica marinara coerente ed organica nel cui contesto dovranno trovare soluzione tutti i problemi connessi all'appar-

tenenza del nostro sistema a una economia aperta e del nostro paese alla Comunità economica europea. Ora il consuntivo del 1969 per i cantieri navali italiani non può essere considerato completamente positivo. Mentre nel mondo la produzione cantieristica misurata in naviglio varato e ultimato ha registrato livelli *record*, la Navalmeccanica ha registrato una flessione che non è trascurabile. Non è una situazione da drammatizzare, ma è tale da dimostrare come la concentrazione aziendale e produttiva, posta in essere da alcuni anni a questa parte per rilanciare sul piano della competitività internazionale la nostra cantieristica, non è stata sufficiente a produrre i risultati sperati. È mancata una visione globale dei problemi da risolvere e non si è potuta impostare e attuare una politica marinara che, in conformità alle caratteristiche strutturali dell'industria cantieristica italiana, mirasse a risolvere i gravi problemi di ammodernamento e potenziamento del settore e a introdurre tutte le adeguate innovazioni infrastrutturali ad alto contenuto tecnico atte a fronteggiare l'agguerrita concorrenza dei cantieri internazionali.

È necessario quindi che, in questa visione della internazionalizzazione dell'attività cantieristica, sia data ad essa una maggiore incisività e concretezza.

Mancando la giusta e tempestiva sensibilità a questi problemi, si è scelta appunto la via più facile, quella delle mezze misure, cioè delle restrizioni e delle agevolazioni, che per forza di cose sono risultate non del tutto adeguate. Anche perché nei paesi concorrenti si è fatto di più e meglio.

Per quanto riguarda il disegno di legge n. 2354 in particolare, occorre sottolineare che l'ammodernamento è una esigenza inderogabile perché la nostra flotta ha un'età media che è superiore a quella degli altri più importanti paesi marinari: ecco perché nessuno ha mai contestato l'aspetto positivo della continuità della politica di sostegno a favore di questa attività. Continuità che però è venuta a mancare allo scadere della legge 31 dicembre 1968, n. 389. Quindi se questo disegno di legge è indispensabile per soddisfare tutte le domande di finanziamento che si sono accumulate dal 1968 ad oggi, non bisogna ignorare che il provvedimento lascia scoperto tutto il 1969. Debbo infine rilevare che questo provvedimento giunge con un ritardo che ostacola un celere ringiovanimento della nostra flotta. Il criterio della continuità si rende indispensabile agli effetti finanziari perché ogni minima dilazione nel-

la liquidazione del contributo ne diminuisce la entità ad un ritmo del 10 per cento l'anno, nella misura cioè dell'attuale tasso bancario. Ciò ovviamente aggrava la posizione dei costruttori delle nuove navi, che vedono aumentare il livello dei costi di finanziamento.

Il provvedimento di proroga si rende necessario e noi lo voteremo, ma esso deve rappresentare una fase di passaggio verso una attuazione di politica marinara coerente e organica nel cui contesto dovranno trovare soluzione i problemi continuamente posti dalla appartenenza del nostro sistema ad una economia aperta e dagli impegni derivanti dall'appartenenza del nostro paese alla Comunità economica europea.

AZIMONTI. Probabilmente, dopo che noi abbiamo votato gli articoli, quasi risulterebbe superflua una dichiarazione di voto da parte del nostro gruppo, ma ritengo indispensabili, non certo per spirito di polemica, alcune determinate precisazioni, soprattutto dopo l'intervento dell'onorevole Ceravolo.

Non è che diamo il nostro voto favorevole a questi due provvedimenti per solidarietà governativa, ma lo facciamo coscientemente, ritenendo questi due disegni di legge giustificati e necessari, se consideriamo oggettivamente le situazioni che sono quelle che sono e che risultano evidenti se si vedono le cose nella loro giusta realtà.

Si dovrebbe aprire un lungo discorso sulla nostra situazione e sulla politica cantieristica finora condotta, un lungo discorso nel quale, onorevole Ceravolo, mi sento in coscienza di dire, non per ricordare una frase evangelica, « chi è senza peccato scagli la prima pietra ».

Siamo tutti responsabili della politica cantieristica condotta nel nostro paese.

Ma non è solamente a seguito dell'attuale situazione che i provvedimenti si sono resi necessari.

Si richiedono capitali così ingenti che probabilmente, data la situazione finanziaria e creditizia del nostro paese, come di quasi tutti i paesi del mondo occidentale, senza questi interventi pubblici sarebbe difficile trovare possibilità di investimenti così massicci e che richiedono tempi di ammortamento così lunghi. Sono quindi, questi, dei provvedimenti che si sono dimostrati utili e nonostante che, grazie ad alcuni interventi la stessa situazione cantieristica vada mutando, sono ugualmente necessari.

Già nei disegni di legge sottoposti al nostro esame è stata introdotta qualche modificazio-

ne. Ad esempio l'elevazione da 1.500 a 3.000 tonnellate di stazza lorda nelle nuove costruzioni che possono godere dei finanziamenti è un criterio innovatore, ma è ancora troppo limitativo. Forse era il caso di allargare il discorso.

La nostra Commissione sta concludendo una indagine conoscitiva sulla situazione del traffico in Italia e proprio ieri attraverso una relazione del dottor Bassetti sono venute alla luce alcune determinanti esigenze che si impongono anche a questo riguardo.

Così pure c'è l'elevazione dell'importo da corrispondere ai nuovi costruttori fino al 70 per cento del costo anziché fino al 50 per cento come era nella legge precedente. Questo è un altro elemento innovativo, ma è troppo generico per cui sarebbe stato opportuno introdurre alcuni elementi discriminanti, come una maggiore facilitazione alle iniziative delle cooperative. Ma, si dirà, quali sono le cooperative che esistono nel nostro paese nel campo dell'industria cantieristica? Ne esiste almeno una, gloriosa, che ha onorato la marina mercantile italiana almeno nel passato e che è andata in questi anni faticosamente ricostruendosi.

Questa sarebbe stata l'occasione di introdurre delle forti agevolazioni creditizie a favore, per esempio, delle cooperative di pescherecci, per la costruzione di pescherecci altamente specializzati, di cui, mi pare, siamo molto carenti.

Queste considerazioni mi permettono di sottoporre alla valutazione del ministro, considerazioni che potranno essere anche a breve scadenza affrontate in un dibattito in Commissione.

Proprio per queste considerazioni, e non solo in relazione alla situazione dell'industria cantieristica italiana, ma in relazione soprattutto a quella che è la situazione creditizia del nostro paese, noi riteniamo i disegni di legge in discussione veramente urgenti e necessari, e perciò il Gruppo della democrazia cristiana darà senz'altro il voto favorevole ai due provvedimenti sottoposti al nostro esame.

CERAVOLO. Se avevamo qualche speranza di poter udire una parola concreta sui problemi dello sviluppo della marina mercantile, purtroppo le dichiarazioni del ministro, deludenti, ce l'hanno completamente tolta.

Direi che c'è stata una caduta verticale nel dibattito, perché il ministro non ha fatto altro che confermare esplicitamente quelli che erano i nostri giudizi ricavati dall'analisi delle relazioni introduttive di questi disegni di legge.

Il ministro non ha fatto altro che confermare che questi sono gli unici strumenti sui quali il Governo si basa per promettere poi fantastici sviluppi della nostra marina mercantile nel prossimo quinquennio. Per cercare di ridurre il *deficit* della bilancia dei trasporti marittimi e per recuperare i ritardi il Governo promette per il prossimo quinquennio di passare da 5 a 7 milioni di tonnellate di naviglio.

Ma quali mezzi, quali strumenti, quale slancio sono necessari per una prospettiva di questo tipo? Dando questi finanziamenti non si fa nulla per mettere i nostri cantieri in condizione di produrre a costi competitivi perché il premio non va ai cantieri, ma va agli armatori. Nella pratica infatti l'armatore non paga immediatamente il cantiere, bensì paga a dilazione di 4 o 5 anni, per cui il cantiere per andare avanti si deve indebitare con le banche. Ripeto la domanda all'onorevole ministro: quante navi vecchie vengono acquistate utilizzando questa legge? Conosciamo esempi di navi di 20 o 30 anni che dopo essere state acquistate, passati i cinque anni di iscrizione al Registro navale italiano vengono demolite. In definitiva i nostri armatori godono di due benefici: quello del credito navale e quello relativo alle demolizioni.

Infine vi è il problema della Finmare, la cui flotta non può essere utilizzata solo per il trasporto dei passeggeri.

Per questi motivi non voteremo a favore di queste due proposte di legge: ci asteniamo su quella del credito navale e votiamo contro a quella sulle demolizioni.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 4 con le modificazioni approvate.

(È approvato).

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il disegno di legge n. 2356 sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2354):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	18
Voti contrari	7

(*La Commissione approva*).

Disegno di legge: « Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2356).

Presenti	25
Votanti	18
Astenuti	7
Maggioranza	10
Voti favorevoli	18
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodio, Azimonti, Ballarin, Bianchi Gerardo, Boldrin, Brizioli, Canestrari, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Foscarini, Giachini, Guerrini Giorgio, Longoni, Marocco, Maraccini, Merli, Monaco, Russo Ferdinando, Salomone, Scianatico, Skerk, Squicciarini, Turnaturi e Zanibelli.

Si sono astenuti dalla votazione del disegno di legge n. 2356:

Ballarin, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Foscarini, Giachini e Skerk.

È in congedo:

Zucchini.

La seduta termina alle 10,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO