

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

713^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 26 OTTOBRE 1967

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

INDICE

AMMINISTRAZIONI COMUNALI

Annunzio di decreti di scioglimento di Consigli comunali e di proroga di gestioni straordinarie di Comuni *Pag.* 38343

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 38343

Votazione finale e approvazione:

«Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale» (2052):

ADAMOLI 38345
CHIARIELLO 38353
CORNAGGIA MEDICI 38355
GENCO, *relatore* 38356
GIANCANE 38343
* NATALI, *Ministro della marina mercantile* 38361
TOMASSINI 38345

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 11,30).

Si dia lettura del processo verbale.

NENNI GIULIANA, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 24 ottobre.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

VECELLIO, BERLANDA, ROSATI, TRABUCCHI, DE UNTERRICHTER, PELIZZO, LIMONI e VALMARANA. — « Ulteriori provvidenze a seguito dei danni provocati dalle alluvioni del novembre 1966 al patrimonio forestale nelle provincie di Belluno, Trento e Udine » (2491);

CORNAGGIA MEDICI, BETTONI, GIRAUDO, TORRELLI e VENTURI. — « Deroga all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione della proposta di concessione della medaglia d'oro al valor militare ai comuni di Capua e di Mignano Montelungo » (2492).

Annunzio di decreti di scioglimento di Consigli comunali e di proroga di gestioni straordinarie di comuni

PRESIDENTE. Informo che, con lettera del 25 ottobre 1967, il Ministro dell'interno, in adempimento di quanto previsto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presi-

dente della Repubblica — emanati nel terzo trimestre 1967 — concernenti lo scioglimento dei Consigli comunali di S. Marco in Lamis (Foggia), Offida (Ascoli Piceno), Montescaglioso (Matera), S. Paolo di Civitate (Foggia), Ferentino (Frosinone), Spoltore (Pesca-
ra), Montecastrilli (Terni) e Finale Emilia (Modena).

Con la predetta lettera il Ministro ha altresì comunicato gli estremi dei decreti prefettizi concernenti la proroga della gestione straordinaria dei seguenti comuni: Torralba (Sassari), Lacedonia (Avellino), Meldola (Forlì), Predappio (Forlì), Forlimpopoli (Forlì), Spoleto (Perugia), Vasto (Chieti), S. Sofia (Forlì), Fiorenzuola D'Arda (Piacenza), Casal di Principe (Caserta), Letino (Caserta), Campagna (Salerno) e Villa Castelli (Brindisi).

Votazione finale e approvazione del disegno di legge: « Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale » (2052)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione del disegno di legge: « Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale ».

Questo disegno di legge è stato già esaminato ed approvato articolo per articolo dalla Commissione competente in sede redigente.

Il Senato dovrà pertanto limitarsi alla votazione finale del disegno di legge con sole dichiarazioni di voto.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Giancane. Ne ha facoltà.

GIANCANE. Il problema della cantieristica è certamente molto complesso e non riguarda solo il nostro Paese, ma investe tutti i Paesi dell'area del MEC. Per quanto ci riguarda più direttamente, possiamo senz'altro affermare che la crisi cantieristica ita-

liana è di natura strutturale ed organizzativa, ed il provvedimento sottoposto alla nostra approvazione tende appunto ad avviare a soluzione questi problemi.

La legge 8 marzo 1949, n. 75 (legge Saragat) e le successive leggi a favore dell'industria navale e dell'armamento hanno concesso delle provvidenze doganali, tributarie, creditizie e contributive in misura progressivamente decrescente, nel presupposto che il rammodernamento e la razionalizzazione dei cantieri navali avrebbero ridotto il loro costo unitario di produzione. Tale tendenza si è più accentuata in conseguenza degli impegni derivati dagli accordi di Roma per la istituzione del MEC; per cui, allo scadere della legge 21 gennaio 1961, n. 301, le provvidenze da essa previste sono state ripartite tra due distinte leggi: la legge 21 luglio 1965, n. 939, riguardante il trattamento doganale e tributario delle costruzioni navali, e la legge 29 novembre 1965, n. 1372, che concede contributi integrativi a fondo perduto ai cantieri navali di costruzione.

Quest'ultima legge, scaduta il 31 dicembre 1966, è sostituita dal disegno di legge oggi alla nostra approvazione.

Da qualche parte politica si è sostenuto che l'attuale disegno di legge ripete gli errori della legge n. 1372; a nome del mio Gruppo sostengo invece che il provvedimento, che passa sotto la denominazione di provvedimento ponte, rappresenta un notevole passo in avanti verso la risoluzione della crisi del settore e si inquadra perfettamente nelle direttive del piano economico nazionale ed in quelle fissate dalla CEE. Infatti, come ha fatto rilevare l'onorevole relatore e come più volte ha ribadito l'onorevole ministro Natali, gli obiettivi principali, che la politica cantieristica realizza attraverso l'applicazione delle misure previste dal disegno di legge, possono così riassumersi:

1) inquadramento della produzione cantieristica italiana nel contesto del programma economico nazionale, avendo presenti i riflessi sulle economie regionali ed i collegamenti con una politica globale del settore marittimo;

2) raggiungimento da parte delle aziende interessate di una posizione competitiva sul piano internazionale;

3) mantenimento almeno dell'attuale capacità produttiva globale.

Anche per quanto riguarda i piani concreti di ristrutturazione e sistemazione definitiva, il provvedimento è articolato sulla base della prevedibile evoluzione dell'attività cantieristica internazionale ed in tal senso l'IRI ha elaborato progetti per i cantieri a partecipazione statale i quali saranno esaminati dall'apposito comitato che ne valuterà la loro rispondenza alle finalità di un miglioramento della capacità competitiva.

Il provvedimento, la cui validità è prevista in cinque anni, dal 1967 al 1971, comprende in conclusione tre ordini di misure: contributi alla costruzione navale; contributi ed agevolazioni fiscali per le operazioni di ristrutturazione; contributi e agevolazioni fiscali per eventuali conversioni dell'attività cantieristica.

L'onere complessivo dello Stato, ammonta per i cinque anni di validità del provvedimento in lire 89,6 miliardi e rappresenta certamente un considerevole sforzo finanziario che lo Stato affronta per un importante settore dell'economia italiana.

Onorevoli colleghi, signor Ministro, come ho avuto modo di affermare all'inizio di questa mia brevissima dichiarazione di voto, questa legge che noi ci apprestiamo a votare certamente non risolve in pieno tutti i gravi problemi che investono il settore: sono problemi di crescita della società che interessano l'Italia come altri Paesi e non solo del MEC, ma del mondo intero. Questa legge permette di andare innanzi e di mettere in condizione l'industria cantieristica di strutturarsi in modo da competere sul piano internazionale, assicurando, nel tempo stesso, il lavoro e l'occupazione alle nostre magnifiche maestranze.

Nella piena fiducia che la via intrapresa è quella giusta, a nome del gruppo del Partito socialista italiano e del Partito socialista democratico italiano unificati, dichiaro di votare a favore del disegno di legge. (*Applausi dalla sinistra e dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Tomassini. Ne ha facoltà.

T O M A S S I N I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, a nome del Gruppo del Partito socialista di unità proletaria, dichiaro l'astensione per le ragioni che enuncio in modo, direi, telegrafico.

Nella relazione del senatore Genco, la soluzione dei complessi problemi concernenti l'industria cantieristica navale viene prospettata in termini alternativi. Infatti, è scritto nella relazione: « l'Italia... si è venuta a trovare nella condizione di dover procedere ad una scelta che non ammette soluzioni compromissorie: sparizione graduale dei propri cantieri dalla competizione mondiale oppure ristrutturazione dell'intero settore secondo ben studiati e precisi programmi in modo da portarlo ad un livello di competitività simile a quello esistente e possibile negli altri Paesi europei maggiori costruttori navali ». Inoltre la relazione soggiunge: « Non vi è dubbio che la scelta dovesse essere favorevole alla seconda alternativa; ». Condividendo la scelta, si tratta di esaminare in concreto se il disegno di legge, che avrebbe dovuto costituire lo strumento idoneo per ristrutturare l'intero settore, risponda in tutto od in parte alla finalità perseguita.

Pur riconoscendo che elementi positivi sono stati introdotti, come ad esempio i criteri preferenziali che il Ministro può dettare per la concessione dei benefici previsti e l'istituzione del comitato consultivo, tuttavia esso non si discosta dalla linea politica governativa, che è stata da più parti, fino ad oggi, criticata ed avversata e non evita quella soluzione compromissoria che il senatore Genco afferma debba essere evitata; soprattutto non porta alla realizzazione di quelle trasformazioni strutturali che sono state ritenute indispensabili per consentire, come la stessa relazione riconosce, al settore navalmeccanico di portarsi in una posizione più favorevole nella graduatoria internazionale. E non mi voglio soffermare sull'analisi delle singole parti del disegno

di legge, analisi che è stata ampiamente compiuta in Commissione, nè sulla critica particolare. Trattandosi infatti di una dichiarazione di voto desidero dare semplicemente un giudizio sintetico su tutto il disegno di legge.

Esso non risolve la crisi che travaglia il settore della cantieristica e non attua soprattutto quelle esigenze profondamente sentite e da molto tempo prospettate che non sfuggono peraltro neppure al Ministero competente.

Ecco le ragioni per le quali, pur non potendo dare voto contrario proprio per quei particolari, sia pur pochi, elementi innovatori che sono stati introdotti, non possiamo tuttavia dare la nostra adesione al disegno di legge. Ma la nostra dichiarazione di astensione è accompagnata da un'istanza che rivolgiamo al Ministero competente, affinché ponga mano al più presto ad una vera, autentica riforma di tutto il settore, per appagare quelle profonde esigenze che sono state da tempo avanzate da tutti i settori e soprattutto perchè venga attuata in concreto una vera e sana ristrutturazione di tutto il settore. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Adamoli. Ne ha facoltà.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, il tema dell'industria cantieristica non è stato certo assente nei dibattiti e nell'attenzione pubblica in tutti questi anni. Possiamo dire che ogni anno in sede di discussione dei bilanci sia della Marina mercantile, sia delle Partecipazioni statali abbiamo avuto momenti di particolare impegno; abbiamo avuto anche l'occasione di numerosi provvedimenti presentati dal Governo in questa materia (le cinque leggi che riguardano gli aiuti alle costruzioni navali, le leggi sulle demolizioni, le leggi sul credito navale); abbiamo avuto una serie di interrogazioni e di interpellanze; vi sono state Commissioni in campo internazionale, Commissioni in campo nazionale fino a quella nota con il nome di

Caron; il CIPE si è interessato di questa materia. Infine, sono entrate in campo le città, soprattutto quando alcune decisioni hanno toccato in modo grave e lacerato il loro tessuto economico. Siamo arrivati persino a delle divisioni tra le città italiane, tra Genova e Trieste, come se queste due città italiane sorelle, invece di motivi di dissenso, non avessero fondati motivi per una azione unitaria. Quello che sta accadendo a Trieste, onorevole Ministro, credo rappresenti una buona piattaforma per le celebrazioni del cinquantesimo anniversario del ritorno di Trieste alla madre Patria. Certamente Trieste dopo cinquant'anni di vita nel seno della patria originaria si troverà con un bilancio economico non certo esaltante anche per quanto riguarda le questioni della cantieristica.

Alla fine i cantieri sono andati a finire in tribunale perchè in seguito alle grandi manifestazioni che si sono avute nel nostro Paese per le decisioni prese dal Governo vi sono stati purtroppo anche degli arresti e dei processi.

Io ho assistito, a Genova, al processo che ha visto sul banco degli imputati decine di giovani che il 5 ottobre dell'anno scorso avevano manifestato contro certe decisioni che riguardavano la politica cantieristica e che investivano la struttura dell'economia genovese e con una certa soddisfazione, forse con sorpresa, ho ascoltato le arringhe degli avvocati difensori che hanno puntato proprio sugli errori della politica cantieristica italiana per far comprendere i motivi per cui questi giovani erano scesi in piazza; si partiva proprio dalla radice del problema che trovava in questi ragazzi l'espressione di una volontà che si opponeva ad un processo che non era certamente positivo.

Inoltre, onorevole Ministro, in questi anni tutti abbiamo parlato delle grandi innovazioni tecniche in ogni campo, e certamente nessuno può pensare che il settore del mare possa essere escluso dai grandi movimenti di trasformazione tecnica che sono via via intervenuti: qualche cosa di nuovo, insomma, si è verificato, la coscienza dei fatti è maturata nel nostro Paese;

però, come è possibile, signor Ministro che di fronte a tutto questo noi ci troviamo ancora con una legge e con dei provvedimenti che dimostrano che, secondo voi, le cose non sono cambiate? Legge e provvedimenti che dimostrano che voi battete le stesse orme del passato e che non raccogliete tutte le novità che stanno accadendo di giorno in giorno? Infatti, nella legge le uniche sostanziali novità che è dato riscontrare sono di ordine quantitativo. Ancora una volta l'unica novità di una legge sulla cantieristica consiste nell'ammontare degli stanziamenti: cioè, invece di dare un mucchietto di miliardi, se ne dà un mucchio.

L'ultima legge, quella del 1965, ha stanziato 42 miliardi, mentre ora, dopo due anni, si è raddoppiata addirittura la cifra degli stanziamenti cosicchè si è arrivati a 89 miliardi e mezzo...

G E N C O, *relatore*. Questa cifra però deve essere suddivisa in un maggior numero di anni.

A D A M O L I. Dopo tutto quello che è avvenuto, significa che questa politica, una volta che si manifesta in atti concreti, non solo riprende gli stessi temi, ma chiede più soldi, nonostante il settore si sia andato restringendo. Siamo di fronte ad una situazione per cui oggi stiamo per approvare una legge che deve colmare il vuoto dei dieci mesi trascorsi dalla scadenza della vecchia legge. Sugli scali vi sono 600 mila tonnellate di navi commissionate sulla base di questa legge, per cui ci troviamo in una situazione difficile. Se infatti il Parlamento non approvasse questa legge, accadrebbe sul serio il terremoto negli scali, dato che le navi ci sono, sono state impostate con questi criteri, aspettano questi soldi, cosicchè noi qui siamo sotto l'effettivo ricatto (uso una parola grave, triste, ma è difficile trovarne un'altra) di dover discutere e approvare un provvedimento sulla base di una realtà che è quella che è e che nessuno può modificare.

Sarà per questo, caro senatore Genco, che secondo lei si ripete un discorso vecchio, forse stanco; sarà questo il motivo per cui

lei ha ritenuto di stendere una relazione senza grande impegno, non perchè da parte sua non vi sia capacità e possibilità di fare un documento adeguato ad una situazione di questo genere, ma perchè — credo che anche lei senatore Genco possa accettare questa mia tesi — lei riteneva questo problema talmente esaurito da non meritare che qualche paginetta, ignorando persino tutto quello che è avvenuto nei rapporti internazionali, e la presenza della CEE che è determinante nella politica di tutto questo settore.

G E N C O, *relatore*. Senatore Adamoli, la mia relazione non poteva essere ovviamente la ripetizione degli argomenti che sono stati trattati nella relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge.

A D A M O L I. Questa è la conferma che le poche cose che sto dicendo non sono preconcepite o campate in aria, dato che anche da parte del relatore c'è questa valutazione.

Onorevole Ministro, mi pare quindi che possiamo essere abbastanza d'accordo nella valutazione della natura di questa legge e sulla sua sostanza. La realtà è che le cose non sono così ferme, la realtà è che noi siamo di fronte alle conseguenze di una politica che non è giusta, ma è una politica di comodo: una politica cioè che si risolve nel fare dei conti; che decide sui miliardi che mancano e che trasferisce sul contribuente italiano il prezzo di una tale politica; ogni anno, ogni quattro anni, ogni cinque anni si fa questo conto molto semplice: i quattrini sono di Pantalone, si fa presto a risolvere un problema in questo modo. Questa è la questione sostanziale.

Problemi di questo tipo sono molto importanti, molto complessi, e sinceramente, onorevole Ministro, li trattiamo con vera umiltà. Queste sono cose grandi e noi non vogliamo qui metterci in cattedra; ci mancherebbe altro! Però vogliamo vedere la realtà come è, e questa realtà tutti la possono conoscere. Fare una fotografia è facile; si può fare più o meno artistica, si può fare magari sfuocata, ma è facile farla.

Noi facciamo la fotografia di questa realtà, ed è la realtà che dimostra che questa legge non va bene in questo panorama, non affronta i lineamenti che presentano le caratteristiche mondiali di questo settore.

Si continua a dire che noi siamo di fronte ad una concorrenza internazionale che ci mette in condizioni difficili. Ella, onorevole Ministro, nel suo intervento in Commissione ha ripetuto questo argomento sostanziale: non siamo in grado di poter combattere la concorrenza internazionale. E in base a questa affermazione si segue una linea che ci porta alle seguenti conseguenze: in Italia abbiamo sempre meno cantieri ma abbiamo sempre più miliardi da dare. Il Giappone, si dice, continua a dominare. Siamo arrivati al punto che tutto il mercato delle costruzioni navali è dominato dal Giappone che ha superato il 50 per cento delle commesse mondiali.

Ma che cosa è questo Giappone? Dove si trova? Dall'altra parte della luna? Che cosa è questo miracolo giapponese? Perchè da anni noi continuiamo a ripetere queste cose? Adesso forse qualche cosa ne sapremo. Abbiamo letto su un giornale italiano che il generale De Lorenzo è stato inviato in Giappone, naturalmente con un buon emolumento, per scoprire la verità in merito ai cantieri giapponesi. E se De Lorenzo avrà successo con i cantieri giapponesi come ha avuto successo con le schedature in Italia, c'è poco da aspettarsi: sono nuovi pasticci, nuova confusione e soprattutto nuovi quattrini! Speriamo che quando tornerà De Lorenzo non riporti la storiella della mano d'opera, speriamo che non ci venga ancora a dire che in Giappone tutto è possibile perchè i bravi operai giapponesi vivono con un pugno di riso. Gli operai giapponesi sono operai come quelli di tutto il mondo che si organizzano, si battono e difendono i loro interessi. E quando si va ad esaminare la storia dei salari si vede che anche in Italia c'è il pugno di riso. Infatti secondo la CEE (la CEE, non un'organizzazione rossa) i salari della cantieristica italiana sono di 84,49 centesimi di dollaro all'ora, nel Giappone sono di 80, in America sono di 300 (3 dollari). In Italia, dunque,

meno di un dollaro, e in Giappone i salari sono come in Italia. L'Italia è l'ultimo di tutti i Paesi cantieristici e il Giappone è alla sua altezza per quanto riguarda i salari. Quindi lasciamo stare la storia dei salari.

Il fatto è che in Giappone vi è una politica cantieristica legata alla politica dell'economia marittima di quel Paese. Quali sono i punti fondamentali della politica cantieristica giapponese che noi vogliamo ignorare? I cantieri giapponesi puntano ed hanno puntato su uno sviluppo qualitativo della flotta prima che su uno sviluppo quantitativo, hanno creato il mercato e poi lo hanno soddisfatto. Cioè il fenomeno della grandezza delle navi, il fenomeno della specializzazione della navi, le grandi petroliere, le navi polivalenti, le navi metaniere, ed oggi anche le navi chioccia, eccetera, tutto questo da parte dei cantieri giapponesi ha trovato un'anticipazione, una preparazione, una capacità di creare e di intervenire nel mercato.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Lei sa, senatore Adamoli, che le più grandi petroliere del mondo si stanno costruendo in Italia.

A D A M O L I . Ne parleremo; comunque, si stanno costruendo; ma ora stiamo parlando di quanto è accaduto fino ad oggi. Fino ad oggi tutti sappiamo che il tonnellaggio dei carichi liquidi è quadruplicato, quello dei carichi secchi è triplicato. Sugli scali giapponesi la media delle navi che vengono varate è di 20 mila tonnellate, mentre sugli scali italiani è di 5-6 mila tonnellate. Insomma, noi non siamo attrezzati per questo mercato, ed abbiamo perduto anche il mercato che avevamo; ecco il motivo fondamentale della calata delle nostre commesse. Non è la storia della competitività in astratto; è la storia di come anche noi abbiamo attrezzato i nostri cantieri per tenerci al passo con quanto accade nel mondo e che tutti possono vedere.

Inoltre, quando si parla di trasformazione tecnologica, si tocca un altro punto critico. Io non voglio entrare in particolari

che possono sembrare persino buffi; noi, per esempio, a Genova (parlo di Genova non per fare del genovesismo, ma perchè potrebbe essere un esempio abbastanza chiaro) abbiamo rammodernato i cantieri attrezzati con le gru teleferiche, e abbiamo preso a modello per la trasformazione cantieristica di Genova i cantieri a bacino della Svezia, quando appunto in Svezia questi cantieri stavano per essere abbandonati e si cominciava già ad usare un'altra tecnica. Inoltre, li abbiamo fatti troppo piccoli, signor Ministro, e lei lo sa che certe costruzioni bisogna farle a rate, come ho visto che fanno a Trieste nel cantiere « Ferzeri », un cantiere privato di asburgica memoria, che credo stia per morire, e che comunque riusciva a fare le navi a rate, cioè prima un pezzo e poi un altro.

A Genova i cantieri modernissimi sono stati fatti così, e lei, onorevole Ministro, lo potrà constatare, se non l'ha già fatto.

Basta un dato per capire che cosa vuol dire una politica di aiuti sbagliati: nel Giappone hanno creato un sistema di costruzioni di scafi che permette un'economia del 10-15 per cento di acciaio; i nostri aiuti statali del 10-15 per cento in quattrini in Giappone si tirano fuori solo con le economie nella costruzione. Non possiamo farle noi queste cose? Da quanti anni è che diciamo tutto questo e che parliamo di disporre questi miliardi per fare cantieri moderni e non per dare degli aiuti dall'esterno? Perchè non si deve fare questo? Non siamo mai riusciti ad avere una risposta. Adesso si parla della concentrazione: questa è la salvezza della cantieristica italiana. Noi avevamo una quindicina di cantieri grandi e adesso siamo arrivati a sei, tre di Stato e tre privati, del gruppo IRI e del gruppo « Piaggio ». Il Giappone ha quindici grandi cantieri, perchè la politica di concentrazione ha anche i suoi limiti tecnologici; infatti, una volta adottata questa politica, bisogna fare navi diverse. Si esalta il dogma dell'efficienza, per cui l'*optimum* sarebbe un solo cantiere, per esempio a Monfalcone, capace di produrre nell'anno un milione di tonnellate.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Da chi è stato detto questo?

A D A M O L I . Lei stesso l'ha adombrato più volte.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Ma in Svezia quanti cantieri ci sono?

A D A M O L I . C'è un cantiere modernissimo. Ma sa quanto hanno speso per questo cantiere, signor Ministro? Quaranta miliardi.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Adesso non dica modernissimo perchè si contraddirebbe con le affermazioni fatte poc'anzi.

A D A M O L I . Prima ho detto che noi abbiamo copiato i cantieri svedesi quando essi stavano per essere trasformati con questi 40 miliardi. Noi, con gli 89 miliardi che spendiamo con questa legge, potremo fare di Genova, di Castellammare e di Monfalcone dei cantieri modernissimi. E poi, quando si parla della concentrazione, ma che forse è questa la linea sempre vantaggiosa per il Paese? E gli altri problemi, e gli squilibri territoriali e gli squilibri economici, e gli uomini? Certo questo è un concetto puramente capitalistico, cinicamente capitalistico, che è sbagliato anche su tale piano. Ma quando si distruggono le economie di città importanti come La Spezia, come Trieste, seguendo il mito della concentrazione, non si segue una politica che risponde davvero agli interessi generali del nostro Paese.

Il Giappone inoltre fa una politica di gruppo e fa una politica legata alla propria flotta. Nel Giappone la catena cantieristica è privata, però i privati hanno collegato i vari momenti della produzione in un modo unitario economicamente per cui il cantiere riceve i pezzi, le parti dalle altre fabbriche, collegate economicamente e tecnicamente all'officina di montaggio del cantiere. In Italia abbiamo questa incredibile situazione: tutto è dell'IRI, la siderurgica, i mo-

tori, la cantieristica, l'allestimento, la flotta. Abbiamo le condizioni ideali per una politica di gruppo; manca però qualunque collegamento tra i vari settori, ed arriviamo all'assurdo dell'operazione del luglio scorso, allorchè si prendono i grandi motori dell'Ansaldo-meccanica di Genova, che è un'officina di Stato, e si creano società a partecipazione mista, Fiat-IRI, per fare i grandi motori di modo che oggi uno dei punti centrali della catena cantieristica è controllato dalla Fiat, mentre fino ad un anno fa era tutta nelle mani dell'industria di Stato. Questo è il regresso della politica di gruppo, questo ci porta, ad un certo momento, ad avere i prezzi condizionati, a seguire le scelte della Fiat.

Per quanto riguarda il tipo di produzione, avverranno poi cose un po' comiche. Infatti a Genova faremo gli scafi, mentre il motore dovrà venire da Trieste, grandi motori marini che richiedono trasporti difficili, tanto è vero che non si sa neanche come sarà possibile trasportarli, e si parla già di costruire delle chiatte speciali che facciano il periplo dell'Italia per il trasporto da Trieste a Genova. Eppure c'era l'officina dei grandi motori a Genova.

V I D A L I . Viceversa, i motori a turbina devono essere trasportati da Genova a Monfalcone.

A D A M O L I . Quando si fanno operazioni di questo tipo, sembra persino che si operi in un modo non razionale, poichè la spinta non è organica od in funzione di una visione unitaria degli interessi pubblici.

C'è poi il problema della flotta. Il Giappone non solo è andato avanti nel campo della cantieristica, ma è andato avanti anche per quanto riguarda la flotta. Esso era al decimo posto e oggi è al quinto. Noi eravamo al quarto posto ed oggi siamo all'ottavo. Ecco, questo è coordinamento. Si fanno navi anche per la propria Nazione. Mentre noi siamo andati indietro con la flotta, le altre flotte, anche sulla base di una loro politica cantieristica, si sono messe in linea con l'aumento dei traffici. Ecco quindi il succo della questione, signor Ministro.

Siamo di fronte a una politica, non di fronte a un miracolo, e non siamo neanche in presenza di padroni sadici (mi riferisco ai giapponesi) che tengano incatenati gli operai alle lamiere perchè producano a bassi costi; si tratta invece di una politica razionale, di una politica intelligente, che giunge fino ai pescherecci. I giapponesi costruiscono grandi flotte di pescherecci e con le loro navi vengono nei nostri mari, prendono il nostro pesce e ce lo vendono, mentre noi dobbiamo pagare all'estero 80 miliardi l'anno per pesce che non osiamo pescare noi. Ecco la politica che fanno i giapponesi; non la potevamo fare anche noi?

Questo mi sembra perfino talmente semplice, che viene imbarazzo a dirlo. Sono anni che lo ripetiamo, e non lo diciamo soltanto noi.

E così si è arrivati al punto che la nostra flotta oggi è talmente arretrata che c'è il famoso buco nella bilancia dei pagamenti dei 110 milioni di dollari di noli passivi; e lo stesso Governatore della Banca d'Italia, quando fa il conto della bilancia dei pagamenti, deve dire, trovando questa grossa voce in passivo: « Ciò dipende dal ridotto sviluppo della flotta nazionale che non riesce a tenere il passo con il più veloce aumento delle necessità di trasporto del Paese. L'Italia deve integrare la sua flotta con il ricorso a noleggio di navi straniere ». (Aumentando quindi gli oneri passivi per pagare i noli all'estero).

Infine, per quanto riguarda l'occupazione, va ricordato che in questo settore dieci anni fa avevamo 40 mila occupati; oggi ne abbiamo 27 mila. Anche questo è il prodotto di una certa politica.

Vorrei ancora dire, signor Ministro, in questa dichiarazione di voto che prolungherò perchè mi sembra che il tema sia di un certo interesse non soltanto settoriale, che la politica cantieristica ha messo in crisi anche un altro settore, quello delle riparazioni navali. Infatti, in tale settore è accaduto un fenomeno opposto: non più concentrazione, ma disseminazione, perchè si è creato il principio che quando si chiude un cantiere navale, per dare un contentino alle popolazioni interessate, si crea un cantiere

di riparazione, trasformando lo stabilimento che c'era.

Noi vediamo il nostro Paese disseminato di questi cantieri. Sono stato in Sicilia qualche giorno fa per alcune questioni, sempre attinenti alla mia vita parlamentare, ed ho avuto la sorpresa — piacevole in questo caso — di trovare a Trapani un bacino di carenaggio, un cantiere di riparazione; anche a Messina e a Palermo ci sono due cantieri di questo genere, senza parlare poi di tutti gli altri che sono nati in questo periodo. A Genova stranamente non si è costruito un nuovo bacino. Aumentano le officine, ma diminuiscono le riparazioni navali perchè gli armatori non vanno a caso nello scegliere la base per riparare le loro navi. Le riparazioni navali sono legate alle grandi rotte marittime; dove c'è una base di armamento navale, dove terminano le grandi correnti, lì c'è una grande officina di riparazione. Non è sufficiente fare a Trapani, a Messina o a Palermo dei cantieri di riparazione perchè le grandi petroliere, i grandi transatlantici si dirigano in questi posti per le loro riparazioni. Occorre collegare la creazione di tali cantieri alle necessarie esigenze che si determinano. Occorre anche qui un certo piano; occorre vedere a che cosa deve essere adibito un porto e a che cosa deve essere adibito un altro; non bisogna lasciare spontaneamente crescere ovunque officine di riparazione navale. Se si perdono i traffici diminuisce anche la necessità di riparazioni, o non basta creare officine di riparazioni per far aumentare il traffico: è una cosa elementare per i traffici marittimi internazionali. Ripeto, a Genova — questo lo dico per inciso perchè credo meriti considerazione — giungono navi da ogni parte del mondo, però in quella città non c'è un bacino di carenaggio adatto per le grandi riparazioni, mentre in altre città, e ne potrei citare tante, come per esempio quella del collega Giancane, tale bacino esiste. Il bacino di carenaggio è stato stornato da Genova e installato a Taranto per dare un contentino a questa città nel momento in cui si chiudevano i cantieri navali.

Ecco la politica che si è fatta e che porta a quelle conseguenze che ognuno di noi può

rilevare appena si interessa di questo fenomeno.

Siamo anche in tempi di rivoluzione del mare, e non debbo sottolinearlo a lei, signor Ministro, che segue attentamente questi problemi. Recentemente ella a Genova ha tenuto un interessante discorso in occasione del convegno sui *containers*, questa grande novità mondiale che ci trova del tutto impreparati, e ha affermato che « i tempi sono maturi per rendere il nostro Paese partecipe delle iniziative e dei benefici connessi al trasporto a mezzo di *containers* ». Certo che i tempi sono maturi! Questi mezzi ci sono già, l'America ne ha decine di migliaia, la Russia ne ha centinaia di migliaia, noi ne abbiamo qualche centinaio. Ma i nostri cantieri sono pronti? A Genova ci sono le officine « Piaggio » che vogliono costruire *containers* al posto delle carrozze ferroviarie, c'è una fiera di contenitori, ma nel porto non c'è una gru, un vagone che possa raccogliere questi mezzi di trasporto.

In definitiva oggi, noi siamo già in ritardo, signor Ministro; questa è la realtà e non quella che i tempi sono maturi.

Io ho già ricordato una data di cui serberemo memoria per molto tempo: il 7 settembre di quest'anno a Milano è arrivato il primo treno di contenitori di merce sbarcata ad Anversa; l'*hinterland* di Anversa è arrivato a Milano; l'*hinterland* di Genova rischia di fermarsi agli Appennini. Questi sono i fatti (altro che tempi maturi!), e quindi non c'è più tempo da perdere.

Infatti, onorevole Ministro, nonostante i suoi lodevoli tentativi di innovazione, di cui le diamo atto, lei ha adottato provvedimenti con i quali ha cercato di introdurre, almeno come metodo, qualche cosa di nuovo come, ad esempio, la questione dei criteri preferenziali che dovrebbero finalmente condizionare l'armamento ad esigenze più generali; ma io non so, data la dizione molto sfumata della legge, fino a che punto ciò potrà avvenire, se veramente cioè si potrà dire agli armatori: noi vi diamo i soldi, solo se voi costruite una nave di questo tipo, destinata a questo fine. Io non ci credo; comunque, lei, signor Ministro, ha dimostrato

almeno questa volontà iniziale di innovazione. Inoltre, sono stati introdotti i concetti della ristrutturazione e della conversione: ma che cosa abbiamo da convertire in Italia? Noi abbiamo, infatti, sei cantieri, di cui tre sono di Piaggio, che non ha problemi ed è tranquillo, e tre sono dello Stato e rappresentano già il prodotto di una grande opera di riconversione e di concentrazione.

C H I A R I E L L O . Scusi, ma perchè afferma che i cantieri privati sono tranquilli?

A D A M O L I . Sono tranquilli perchè fanno una loro politica di mercato e beneficino anch'essi degli aiuti.

C H I A R I E L L O Ma questo lo deve fare anche lo Stato.

A D A M O L I . Certamente. Qui, però, sono scelte politiche. Questo è un discorso vecchio; infatti, quando lo Stato fa una scelta politica ed usa la mano pubblica per questa scelta giusta, come per l'ENI, come per la siderurgia e come per altre questioni che potrei qui ricordare, l'efficienza non viene posta in discussione.

Si tratta di enormi problemi che riguardano il ferro ed il petrolio, affrontati in Italia dalle pubbliche imprese. (*Interruzione del senatore D'Andrea*). Io ho parlato di una politica e ho detto che sentiamo la responsabilità del nostro Governo accentuata proprio dal fatto che ha nelle mani uno strumento pubblico che potrebbe permettergli di fare con maggiore chiarezza una politica che altrove viene fatta non da mano pubblica. (*Interruzioni dal centro-destra*).

Non si tratta di superiorità di sistema; si tratta di un problema di scelte. Potrei a questo proposito allargare il mio discorso; infatti in questo problema c'entra la CEE, la quale perde terreno nei confronti del Giappone e vuol fare perdere terreno a noi nei confronti dei cantieri tedeschi: questa è la catena che si è verificata. I tedeschi non hanno diminuito i cantieri; essi oggi hanno una produzione cantieristica che è doppia di quella che avevano prima della seconda

guerra mondiale, mentre noi siamo andati indietro. È la Germania occidentale che impone a noi, attraverso la CEE, una certa politica di ridimensionamento. Si tratta quindi di problemi complessi ai quali si possono dare molte spiegazioni, tutte chiare tutte precise, secondo noi.

Pertanto, onorevole Ministro, non crediamo che questa legge possa cambiare il corso delle cose.

Ho già detto che ogni Ministro, in Italia, ha fatto la sua legge di aiuti ai cantieri: il lapidario degli aiuti è ricco di nomi. Io non so chi sarà il futuro Ministro — dico questo non perchè io non auguri a lei di essere il futuro Ministro — ma non si sa quali prospettive la politica può offrire a tutti, e quindi può darsi che cambi anche il Ministro.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Magari lei ci fa un pensierino!

A D A M O L I . Io no, ma la mia parte sì. Io il pensierino non lo faccio sicuro ma credo che la mia parte legittimamente si possa porre anche l'obiettivo di entrare nel Governo.

Comunque, anche rimanendo nel vostro campo, mutamenti ve ne sono, e noi siamo già rassegnati, se le cose dovessero continuare in questo modo, a vedere di nuovo una legge che riprende i vecchi temi.

In ogni modo, il dubbio che questa politica non sia giusta credo sia già entrato non dico in lei, onorevole Ministro — non voglio neanche chiederle una cosa del genere poiché capisco che si tratta di gravi responsabilità —, ma per lo meno nei Ministeri della marina mercantile e delle partecipazioni statali. Infatti leggendo certi documenti di questi Ministeri, credo si possa dire che il dubbio è entrato anche nel settore governativo. In effetti nella relazione che accompagna il disegno di legge, quella governativa, non quella del collega Genco, è scritto che « i cantieri che non avevano bisogno dell'aiuto statale hanno potuto avviare nuove iniziative e sostenere gli sforzi e gli oneri finanziari molto più agevolmente per adeguarsi alle esigenze del mercato internazionale ».

Si viene quindi a riconoscere che gli aiuti rappresentano una pigrizia, un'attesa fatalistica, un'inerzia di fronte all'incentivo della ricerca di una politica nel mercato mondiale che si attribuisce a coloro che non aspettano aiuto governativo. Il dubbio deve essere abbastanza forte dal momento che nella relazione programmatica delle Partecipazioni statali di quest'anno si legge che nonostante i miliardi spesi permangono in ogni caso le cause che determinano alti costi, cause generali e cause particolari. E si elencano queste cause: oneri sociali, oneri fiscali, costo del denaro e via di questo passo. Vuol dire che la politica cantieristica non si ferma solo sugli scali, ma ha una parte a monte e una parte a valle. E noi invece siamo fermi al punto centrale, cioè alle operazioni di montaggio.

Lo stesso onorevole Bo dice che non c'è stata una trasformazione delle strutture produttive che consentisse la costruzione di unità del tipo più richiesto a costi competitivi. Ecco il discorso del mercato di tipo giappone.

Questo vuol dire che quando vado in un negozio e voglio una certa merce, se mi offrono un'altra merce anche gratis e a me non interessa, non è detto che io la prenda. Ora, se interessa quella merce e se noi non siamo in grado di poterla fornire è chiaro che si va da un'altra parte. Questo lo afferma lo stesso ministro Bo quando riconosce che il tipo più richiesto nel mercato internazionale non è stato da noi prodotto.

Questa politica naturalmente ha giovato a qualcuno: sono nati in Italia grandi gruppi armatoriali anche se un po' provinciali, anche se puntano ancora sulle vecchie linee di emigrazione, come fanno Lauro e Costa. C'è stato l'armatore italiano Fassio che ha tentato di inserirsi nelle grandi *conferences* internazionali, dove però ha trovato lo sbarramento americano e persino l'ostilità dei suoi colleghi italiani, per cui non ha potuto procedere su quella linea. E forse Fassio è l'unico armatore italiano che aveva visto qualche cosa di un po' nuovo, ma è stato bloccato da queste concezioni provinciali della nostra politica.

Chi potrà mai sapere quanti miliardi è costata questa politica? Un conto non è stato fatto e non so se si potrà mai fare. Prima le infinite leggi sugli aiuti: centinaia di miliardi. Poi il credito navale: oggi in Italia basta avere il 20 per cento del capitale per costruire una nave; il 30 per cento lo dà il cantiere, il 50 per cento lo dà lo Stato.

Vi sono infine i premi di demolizione. In Italia l'armatore riceve soldi per costruire la nave, riceve soldi per demolire la nave, riceve soldi per trasformarla. Non c'è un momento nella vita di una nave in cui non vi sia l'intervento dello Stato.

Questi sono fatti. Ecco perchè noi riteniamo che la nostra politica debba cambiare e debba portare ad altri risultati. Credo che quanto ho detto abbia dimostrato che noi non parliamo sulla base di posizioni preconcepite, ma su fatti che nessuno può contestare. Si sono spesi miliardi i cui risultati sono purtroppo noti: si sono chiusi i cantieri italiani, e questo ramo dell'industria è ancora in crisi; la flotta italiana è andata indietro rispetto a quella mondiale; negli ultimi dieci anni mentre la flotta mondiale è aumentata del 60 per cento, quella italiana soltanto del 20 per cento, i porti sono in crisi, le maestranze sono state declassate e sono disperse.

A Altona, l'ho visto io, con profondo rammarico, nei cantieri Krupp lavorano operai dei cantieri italiani; lavorano sulle navi che si costruiscono ad Amburgo nei grandi cantieri della Germania occidentale.

Queste maestranze non potevano forse essere impiegate in Italia, questo patrimonio prezioso non poteva restare nel nostro Paese?

Non è mia intenzione fare un quadro catastrofico, ma purtroppo questa è la realtà del nostro Paese. Secondo noi si poteva ovviare a tutto ciò, perchè si aveva il tempo per cambiare politica; anche la quarta legislatura, però, chiude il suo bilancio non in modo positivo per quanto riguarda questo settore e lasciamo quindi in eredità a coloro che verranno su questi banchi nella prossima legislatura un problema aperto. E noi ci auguriamo, egregi colleghi, signor Ministro, che si possa riuscire a enunciare, ad

elaborare, ad applicare una politica unitaria nel mercato cantieristico, della flotta e dei porti. Sulla base di questa politica si potrà cambiare strada.

Il tempo ci ha dato ragione, non siamo noi certamente lieti di avere ragione; quello che noi auspichiamo è una politica che corrisponda realmente agli interessi generali del nostro Paese. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

G E N C O , *relatore*. Senatore Adamoli, vota contro il disegno di legge o si astiene?

A D A M O L I . Ci asteniamo.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Chiariello. Ne ha facoltà.

C H I A R I E L L O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, sarò breve in questa dichiarazione di voto perchè l'argomento è stato trattato, solo pochi giorni fa, ampiamente in Commissione e perchè il testo presentato è suppergiù quello che è stato redatto, potrei dire, insieme nella Commissione.

Però, pur avanzando delle riserve che fra poco enuncerò, mi atterrò soltanto al testo della legge. Noi ci siamo opposti, per esempio, a quel criterio preferenziale che si riserbava il Ministro all'inizio di ciascun anno per l'ammissione di nuove domande al contributo. Io ho spiegato in Commissione perchè noi ci opponevamo a ciò: ci opponevamo soprattutto per quel sapore paternalistico con cui il Governo intende imprimere la sua direttiva ad ogni avvenimento che avviene nella Nazione.

Ora, egregio collega Adamoli, lei ha fatto un brillantissimo discorso, però non ha fermato molto la sua attenzione su questo punto: l'armatore che costruisce non deve sapere il criterio paternalistico del Ministro; un armatore non costruisce una nave per il piacere di vederla circolare per il mare in una maniera improduttiva; il solo fatto che egli costruisca una nave, che spenda del denaro, che impegni le sue capacità di organizzazione, il suo nome, il prestigio del-

la sua casa, eccetera, vuol dire che egli ritiene che questa nave un domani potrà avere un valore competitivo e darà del denaro. Se ci sono industrie che danno più soldi buoni alla Nazione sono proprio quelle cantieristica e navale, perchè hanno a che fare molto con l'estero facendo entrare nello Stato molta valuta pregiata.

Ora voi non volete sentire questo argomento, ma esso invece è uno dei più importanti: noi dobbiamo sapere all'inizio di ogni anno se il Ministro darà dei soldi a quelle determinate navi.

Proprio gli inconvenienti che voi lamentate sono quelli che noi vediamo affiorare e che si trovano forse alla base di quel disesto che lei, senatore Adamoli, con l'oratoria che noi tutti le riconosciamo, ha esposto in quest'Aula.

Per esempio vi è un'altra questione, una piccola questione marginale. Noi desideravamo che le fabbriche di motori ricevesse le stesse provvidenze, e su questo punto l'onorevole Ministro ci è venuto incontro, gliene do atto, sia pure limitatamente. Comunque si tratta pur sempre di qualcosa che noi liberali abbiamo proposto e che il Ministro di buon grado ha accettato.

Vorrei poi soltanto accennare — per mantenermi nei limiti della legge che stiamo discutendo — al fatto che la politica fiscale del Governo è piuttosto contraddittoria. Occorre invece che essa sia condotta in modo organico ed efficiente. L'ho già detto in Commissione: quando la politica fiscale è fatta bene non si sottrae denaro alle casse dello Stato, poichè il denaro ritorna allo Stato dopo essere stato impiegato in modo più efficiente. Abbiamo l'esempio della Grecia: si sa nel mondo marinaro che la Grecia ci è passata avanti soprattutto per la politica fiscale di favore che ha fatto nei riguardi dei cantieri e degli armatori.

Vi è un punto sul quale siamo rimasti un po' in dubbio, anche perchè pare che ci vorrà una legge speciale (mi pare anzi che il collega Genco abbia detto che si propone di presentarla): si tratta dell'imposta di consumo che si dovrebbe pagare. Sarebbe la prima volta, nella legislazione fiscale italiana, che si dovrebbe pagare l'imposta di consumo sui materiali e sulle navi in costru-

zione. Se questo avvenisse — diciamo chiaramente — sarebbe un intoppo per le costruzioni navali, non una agevolazione. Ad ogni modo questo è un problema che non fa parte integrante di tale legge perchè occorrono anche i pareri di altre Commissioni competenti in materia; inoltre il relatore, a quanto ho potuto capire, si è impegnato a presentare una proposta di legge in questo senso...

G E N C O , *relatore*. L'ho presentata oggi.

C H I A R I E L L O . Bene, mi auguro che tutto vada nel migliore dei modi.

Non voglio dilungarmi sulle considerazioni di ordine generale che già ha fatto tanto bene il collega Adamoli. Al collega Adamoli debbo dire che forse il 90 per cento delle cose che ha detto avremmo potuto dirle anche noi, solo che noi abbiamo una visuale completamente diversa. Quando egli dice che tutto va male e contemporaneamente dice che tutta la cantieristica è in mano alla iniziativa statale, vediamo un po' da chi dipende questo stato di cose. Dipenderà da chi ha in mano le redini; è lì che qualcosa non funziona. Lei, senatore Adamoli, ha portato l'esempio della « Piaggio », ma io posso portare l'esempio di piccoli cantieri navali i quali lavorano, producono, guadagnano e pagano le tasse e non ricevono più di 60, 70, 80 milioni di sovvenzione. Si capisce che forse è un errore aver portato i motori da una parte e gli scafi che si debbono fare da un'altra parte, ma non vedo perchè si trovi da ridire sul fatto che la Fiat e l'IRI abbiano creato una società Fiat-Motori. A me pare che sia la Fiat ad aver dato qualche cosa, perchè la Fiat già aveva i grandi motori, non è che li abbia creati adesso; c'erano già ed erano di fama mondiale: le più grandi navi nostre hanno motori della Fiat. La Fiat non aveva certo bisogno di associarsi all'IRI per fare dei buoni motori. Sarà l'IRI che si avvarrà dell'esperienza della Fiat, non sarà la Fiat che si avvarrà della esperienza dell'IRI.

Lo Stato vuole fare tutto lui, caro Adamoli. Si dice persino che vorrebbe fare una società per occuparsi della pesca oceanica!

Vi immaginate lo Stato che si mette a fare l'imprenditore nel campo della pesca oceanica? Vi immaginate che cosa succederebbe? Noi siamo in una cattiva situazione rispetto alle altre Nazioni per un complesso di fattori e dobbiamo far circolare le nostre navi a distanze enormi per poter trovare i banchi pescosi; sappiamo che una delle più attrezzate società è in fase di liquidazione e ha messo in vendita le sue migliori quattro navi, costruite di recente, perchè non rendono sufficientemente. Ora, lo Stato vorrebbe fare anche questo? Può fare tutto, ma poi bisogna rendersi conto e convenire che le cose non vanno bene. Allora, cambiamo un po' sistema, dico io! Voi dite che la « Piaggio » fa le cose per bene; allora, lo Stato vada dalla « Piaggio » ad imparare come si fanno queste cose. Io non voglio insegnare niente a nessuno, né posso dire di conoscere in modo approfondito le tecniche della « Piaggio », ma la conosco di fama e so che guadagna e può sostenere l'onere delle tasse; qualcuno mi potrà obiettare: chissà quanto dovrebbe pagare e quanto invece veramente paga! Ma, in realtà, qualche cosa paga, e qualche cosa di non lieve.

Comunque non intendo allargare troppo oltre questo discorso; do atto al Ministro della sua buona volontà, poichè non si può da un momento all'altro capovolgere delle situazioni da tempo esistenti e debbo riconoscere che, malgrado la legge sia quella che è, non possiamo non approvarla; anche il senatore Adamoli, dichiarando a nome del suo Gruppo di astenersi dal voto, è come se l'approvasse. L'altro giorno parlavo con un armatore che mi diceva che si sa già quali siano le navi costruite per avere i soldi da questa legge; perciò, come non votare questa legge? Naturalmente questo è un problema che va affrontato seriamente, con una legge organica; a presentare la legge potrà essere questo Ministro (e ci auguriamo che sia lui) o potrà essere un altro dopo di lui, ma comunque sarà senz'altro dalle forze vive, propulsive della Nazione, quelle cioè che hanno una lunga tradizione ed esperienza di questi problemi, che potrà venire una qualche iniziativa; non certo da chi ha un bel posto alla Fincantieri, Finmeccanica e

via dicendo. Non si può pretendere che questa gente venga a dirci come si fa ad essere armatori, o costruttori di cantieri; la gente qualificata a fare ciò è quella nata e vissuta in questo ambiente, che s'intenda del mercato; queste sono le persone in grado di realizzare compiutamente qualche cosa.

A nome del Gruppo liberale io quindi dichiaro che approveremo questa legge. (*Vivi applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Cornaggia Medici. Ne ha facoltà.

C O R N A G G I A M E D I C I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dichiaro che ovviamente approverò questa legge, tenendo presente la esigenza che noi abbiamo di sostenere e di sviluppare l'industria cantieristica navale. Ritengo però che una politica debba avere delle previsioni che vadano, non dico oltre i decenni, ma che comprendano un vasto arco di tempo. Colgo questa occasione per formulare un auspicio: come noi stiamo provvedendo per l'industria cantieristica navale, si abbia ad impostare a largo raggio una politica per le costruzioni aeronautiche. Io ho partecipato l'altro giorno ad una cerimonia onorata dalla presenza del signor Presidente della Repubblica, cioè all'inaugurazione del magnifico palazzo che l'Alitalia ha realizzato nel piazzale delle Arti all'Eur. Noi rendiamo omaggio a questa compagnia di bandiera, ai suoi capi, presidente Niccolò Carandini e amministratore delegato Bruno Velani, ma esprimiamo ancora un altro augurio: che in avvenire la flotta aerea italiana, non dico sia composta solo di velivoli costruiti in Italia, ma da velivoli costruiti dalla cooperazione europea. Pare a me che mentre si pensa di andare a posarsi sulla luna, sia venuta l'ora di vedere il risorgere dell'industria delle costruzioni aeronautiche. È stata ricordata un momento fa dal senatore Adamoli la produzione dell'Ansaldo. Ricorderà egli con me che l'Ansaldo ha anche prodotto degli aeroplani negli anni passati; noi abbiamo presenti i Cantieri riuniti dell'Adriatico e teniamo

presente anche che quei cantieri costruivano navi ed aeroplani.

Ho detto una volta in Senato, 15 anni fa, che i traffici marittimi di passeggeri attraverso l'Atlantico sarebbero stati superati dai traffici aerei, che oggi congiungono rapidamente le due opposte sponde dell'Atlantico.

Il mio augurio è proprio che anche in questo settore delle costruzioni aeronautiche, noi che tanto avevamo fatto, torniamo a produrre per dare lavoro ai nostri operai, ai nostri tecnici e ai nostri progettisti. Ritengo poi che non è possibile, anche per quello sviluppo tecnologico a cui tutti tendiamo, che noi ci si ritiri da un campo nel quale ci siamo trovati sempre all'avanguardia, rispetto a quelle che sono le applicazioni scientifiche del vasto campo della tecnica. Detto questo, ripeto, darò voto favorevole al disegno di legge. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

G E N C O, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, non avevo l'intenzione di fare un lungo discorso, nè lo farò, ma la lunga dichiarazione di voto del senatore Adamoli mi obbliga a qualche precisazione.

Non dubito affatto che il senatore Adamoli abbia letto con una certa attenzione la relazione della Commissione Caron, nella quale la situazione dell'industria cantieristica italiana viene messa in luce anche in confronto alla situazione cantieristica dei Paesi europei ed extra europei. Il senatore Adamoli conosce certamente come me il fatto che l'industria cantieristica giapponese non fa soltanto tremare la nostra industria cantieristica, ma mette in difficoltà seria quella degli Stati Uniti d'America, quella della Svezia, quelle dei Paesi scandinavi in genere e dell'Olanda, della Francia, della Germania occidentale, tutte industrie le quali nella scala mondiale sono per dire così in questo ordine di efficienza, e che in questo momento anche in una Nazione tradizionalmente marinara, marinara per eccellenza, nell'ambito dell'Europa, quale la Gran Bre-

tagna, come è scritto a pagina 22 della relazione Caron, l'industria navalmeccanica ha registrato un forte declino, cui si è provvisoriamente cercato di far fronte con ordinazioni della marina militare e costruzioni per conto dei cantieri.

Senatore Adamoli, lei ha affermato che il Governo è su una strada sbagliata, che sono 20 anni che la sta seguendo, ed ha aggiunto: « Che cosa aspettate a cambiare strada? ». E lei ha fatto un discorso che io, vecchio di qui dentro, ho sentito tante volte fare, quello del « Bisogna cambiare tutto ». Io osservo che non basta dire così (ho sentito tante volte dire che bisogna cambiare, programmare, eccetera), ma bisogna anche spiegarsi con un esempio.

Che cosa si poteva fare di meglio e di più, in una situazione come quella attuale, di ciò che ha fatto il ministro Natali, presentando questo disegno di legge, che viene suggerito proprio dalle conclusioni della Commissione Caron? E questo disegno di legge, che stiamo per approvare, si collega ad una serie di provvedimenti che si sono susseguiti nel tempo e che hanno avuto il fine preciso di controbilanciare, mediante l'aiuto statale, quelle cause di inferiorità dei cantieri italiani nei confronti della concorrenza estera; cause che si possono considerare dipendenti dalla natura stessa di queste industrie.

Senatore Adamoli, voglio dirle una cosa che forse le risulterà nuova. Pensi che noi abbiamo un'industria automobilistica di prim'ordine, se è vero che la FIAT è andata fino in Russia ad impiantare una grande fabbrica. La FIAT non credo che abbia da apprendere molto in materia di motori. I motori agricoli li fabbrica anche la FIAT, o meglio la OM-FIAT. Ebbene, in Italia si costruiscono, e non soltanto dalla FIAT, motocoltivatori, trattori, macchine agricole di qualsiasi specie. Ecco la novità, e non tanto allegra per noi, di pochi giorni fa. Sul mercato ci sono motocoltivatori nazionali che costano meno del milione, 850-860-870 mila lire: essi sono stati, per così dire, aggrediti da motocoltivatori giapponesi della Honda, che sono comparsi sul mercato italiano esattamente a metà prezzo rispetto agli altri; sicchè oggi un motocoltivatore giapponese

si può trovare nel nostro Paese a 420 mila lire, nonostante i forti dazi doganali, mentre un motore analogo di tutte le industrie italiane che operano nell'Italia settentrionale (perchè nell'Italia meridionale fabbriche di motocoltivatori disgraziatamente non ne esistono) si vende intorno alla cifra di 800-850 mila lire. E ciò deve costituire per noi un avvertimento ed un motivo di allarme.

M A S C I A L E . Ci sono gli « agnelli » a doppia testa.

G E N C O , relatore. Senatore Adamoli, la relazione Caron non parla del costo della mano d'opera, ma del costo del lavoro. Infatti, mentre in Giappone gli oneri sociali incidono solo per il 17 per cento del salario, in Italia questi stessi oneri (e bisognerebbe che lei facesse l'imprenditore per una settimana per venire a conoscenza di ciò) incidono nella misura di circa il 75 per cento.

A D A M O L I . Allora gli aiuti a che cosa servono, se restano oneri di tale natura? Il discorso è sempre lo stesso.

G E N C O , relatore. Io questa sua aritmetica complicata non la capisco. Sono abituato soltanto alla tavola pitagorica, anche se conosco a memoria molti logaritmi a sette decimali.

La invito, senatore Adamoli, a pensare che la paga oraria di un operaio è di circa 600 lire; aggiunga ad essa il 17 per cento, esattamente 102 lire, e ricaverà...

V A L S E C C H I P A S Q U A L E . È molto bravo in matematica.

G E N C O , relatore. Questa è aritmetica elementare, con cui sto facendo questi conti. Voi li fate forse con la matematica differenziale?

Ma cerchiamo di ritornare nel seminato, tanto la polemica è perfettamente inutile, in sede di approvazione di una legge di cui abbiamo discusso in lungo e in largo in Commissione e per la quale abbiamo già ascoltato gli argomenti che oggi il senatore Adamoli ci ha ripetuti nella maestà dell'Aula.

Le varie leggi Saragat, Cappa, Tambroni n. 301 e l'ultima legge-ponte si sono ispirate al principio di mantenere l'attuale capacità produttiva globale. A questo l'azione pubblica ha contribuito in considerazione della importanza che questa industria ha non solo per l'economia nazionale, ma anche per la stessa esistenza dell'Italia che dipende, in larga misura, dalle sue comunicazioni marittime. E siccome l'ultima legge (29 novembre 1965, n. 1372), quella che fu chiamata, con una brutta parola, la legge-ponte, che regolava la materia dal 1° luglio 1964, è scaduta con il 31 dicembre 1966, fu presentato dal ministro Natali, fin dal 7 febbraio 1967, questo disegno di legge, che noi oggi stiamo per approvare. In tal modo abbiamo lasciato scoperto questo settore per oltre tre quarti di anno.

L'attuale disegno di legge, per le vicissitudini, a cui ho fatto cenno nella relazione, per le trattative in sede CEE, ha atteso diversi mesi per giungere all'approvazione. Le leggi che precedettero il provvedimento in esame hanno disposto gli interventi di tempo in tempo idonei per un'articolata incentivazione dell'attività cantieristica, graduando l'azione con meditata consapevolezza. Si è inoltre provveduto, successivamente, ad affinare gli strumenti legislativi, cercando in ogni legge (incominciando dalla prima legge Saragat) di correggere le disposizioni che avevano incontrato difficoltà di applicazione o dubbi di interpretazione, oppure che avevano dimostrato di non essere più adatte a fronteggiare la situazione economica del momento.

L'attuale provvedimento è stato il più tormentato per il tentativo di renderlo aderente alle attuali necessità. Mentre con la prima legge l'aiuto statale raggiungeva il 35 per cento (si trattava allora, onorevoli colleghi, di ricostituire industrie manomesse, se non distrutte dalla guerra), questo è andato successivamente riducendosi fino ad un terzo circa, il che richiede un'attenta e minuziosa indagine dei costi per graduare il contributo che, con le percentuali previste dal disegno di legge, è arrivato, a me pare, ad un limite al di sotto del quale si arriva all'insufficienza nel settore.

L'attuale provvedimento nasce da alcuni principi che la CEE ha riconosciuto accettabili e che furono consacrati nella famosa lettera Hallstein, di cui parla la relazione che accompagna il disegno di legge governativo, in attesa ed in vista che l'intero complesso problema dell'assetto cantieristico nazionale potesse essere esaminato in tutti i suoi aspetti e fossero indicati poi gli orientamenti da seguire e le misure da adottare per la sua definitiva soluzione. A seguito di questa lettera ed in conseguenza di questa decisione della CEE, fu costituita la Commissione Caron, la cui relazione è veramente uno studio pregevole in materia e che merita di essere letta, per avere un'idea di come siano stati lunghi e profondi gli studi che sono stati compiuti. In un breve lasso di tempo è stata redatta questa relazione, degna di considerazione per le sue conclusioni.

È a seguito della relazione della Commissione Caron che il ministro Natali ha presentato il suo disegno di legge, i cui presupposti principali sono ricavati dalla relazione stessa. Viene in essa ricordato che i cantieri navali hanno tradizionalmente fruito di aiuti diretti, che storicamente, all'inizio, si ispirarono a ragioni militari; ora, invece, si basano solo su motivi economici e tendono a compensare la mancanza della protezione doganale ed a supplire agli svantaggi di natura strutturale dei cantieri italiani, permettendone la sopravvivenza. Il Governo si è assunto in sede CEE l'impegno di risanare il settore, come contropartita di una politica articolata di aiuti che, di necessità, richieda la selezione di contributi da concedersi solo a quelle imprese che razionalizzeranno le loro strutture e per favorire la costruzione del naviglio più idoneo a rispondere alla domanda mondiale. Il disegno di legge rappresenta indubbiamente un notevole perfezionamento rispetto a quelli precedenti e, come dicevo, si basa sulle cause di inferiorità accertate dalla Commissione Caron. Le principali innovazioni del disegno di legge e i suoi presupposti sono i seguenti:

1) il calcolo del contributo integrativo è stato ancorato alla tabella dei costi di costruzione accertati dal Ministero della ma-

rina mercantile, con riferimento a quelli esistenti durante l'anno 1965. In effetti, chi vi parla aveva proposto alla Commissione che quelle tabelle avessero una nota a fondo pagina in cui si dicesse: le seguenti tabelle sono riferite al 31 dicembre 1965 o al 1° gennaio 1966. Il Ministro è stato di contrario avviso, ritenendo che questa esigenza di integrare o, eventualmente, aumentare i contributi fosse soddisfatta dall'articolo 2, comma secondo;

2) per tenere conto della realtà economica dell'aumento progressivo dei costi, le tabelle relative, a norma dell'articolo 2° che ho citato, verranno modificate ed integrate;

3) rispetto all'incidenza (19 per cento) del contributo previsto dalla legge n. 301, la percentuale è stata ridotta al massimo al 15 per cento per alcuni tipi di nave e all'11 per cento per le navi passeggeri;

4) l'aiuto è concesso per le sole navi mercantili;

5) si è apportato un lieve aumento nella misura del contributo per la riparazione di navi in esercizio, escludendo però le riparazioni che prevedono un impiego di materiale al di sotto di 10 mila chilogrammi;

6) l'ordine per l'accoglimento delle istanze relative alle nuove costruzioni fa riferimento alla data di inizio dei lavori, mentre per i lavori diversi dalle costruzioni — riparazioni — è stato adottato l'ordine cronologico di presentazione delle domande;

1) altri contributi andranno per l'installazione di apparati motori su navi in esercizio o di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro.

Il progetto non si limita a prevedere semplici misure di sostegno, ma intende — questo è importante — promuovere e perseguire un organico e meditato programma di ristrutturazione dei cantieri navali italiani (titolo II della legge), che consenta ad essi di pervenire a livelli di produzione che possano risultare competitivi con quelli dei cantieri europei più progrediti.

Il complesso delle provvidenze comporta per lo Stato un onere di circa 90 miliardi (per l'esattezza 89,625), distribuiti in più esercizi, che dovrebbero promuovere un

insieme di investimenti dell'industria cantieristica di quasi 550 miliardi. Una quota dello stanziamento è destinata alla ricerca scientifica nel campo delle costruzioni navali.

La differenza maggiore tra questo provvedimento e quelli del passato riguarda le disposizioni intese ad inserire lo sviluppo dell'industria cantieristica in un piano organico di riassetto del settore, come era stato più volte chiesto dalla CEE e posto come condizione per il varo o per l'adesione della CEE alla cosiddetta legge-ponte. Secondo la CEE, infatti, ogni futura misura di aiuto dovrebbe essere condizionata all'impegno del Governo italiano di predisporre un piano per la riorganizzazione e ristrutturazione dei cantieri, ai fini di porre i loro costi a livello dell'industria cantieristica mondiale.

Il piano, senatore Adamoli, è stato in parte realizzato. Lei non può affermare che non si è fatto niente, cioè che i nostri cantieri sono nelle stesse condizioni nelle quali si trovavano dieci anni fa. Il piano è stato in parte eseguito e per il suo completamento si provvede con il titolo II della legge.

F A B R E T T I . Senatore Genco, lei ci addossa delle posizioni che non abbiamo mai sostenuto. Abbiamo detto, e il senatore Adamoli l'ha ribadito, che alcune trasformazioni cantieristiche sono state fatte, ma che sono state fatte male, in ritardo e che sono sbagliate.

G E N C O , *relatore*. Senatore Fabretti, perchè non si fa nominare consulente tecnico dei cantieri nazionali? Farebbe un sacco di soldi, poichè gli ingegneri pare siano pagati profumatamente.

F A B R E T T I . Mi sembra una battuta molto fuori luogo.

P R E S I D E N T E . La prego di proseguire, senatore Genco.

G E N C O , *relatore*. Ritengo a questo punto che sia mio obbligo dire una parola molto chiara. Premetto, onorevole Ministro, che questa è la mia personale opinione. Ri-

tengo che *in nessun caso* sia possibile che il risultato del provvedimento sia il totale raggiungimento di una posizione competitiva nelle aziende italiane sul piano internazionale, perchè si verifica in questo campo quello che sta avvenendo nel Mezzogiorno: il Mezzogiorno cerca di fare due passi avanti, magari riesce a farne tre, però l'Italia settentrionale ne fa quattro e il divario tra nord e sud, invece di diminuire, aumenta; questo è il risultato di venti anni, o poco meno, di politica meridionalistica e la colpa non è nostra.

Lo stesso si verifica nel campo dell'industria cantieristica: vi sono cause di ordine generale connesse con la struttura economica e amministrativa del Paese che non possono essere eliminate; queste sono, ad esempio, l'eccessiva onerosità dei carichi sociali — l'ho già detto —; l'elevato costo del danaro (tutti sanno che l'industria cantieristica giapponese è riuscita a conglobare in un unico organismo i cinque grandi cantieri del Giappone e tutto il settore bancario giapponese, sicchè in quel paese banche e cantieri navali, potrei dire, sono la stessa cosa; uno dei mezzi per far costare di meno una costruzione è quello di avere il denaro a portata di mano); l'insufficienza del credito alle esportazioni; la macchinosità e la poca razionalità del sistema fiscale, come ha detto ora il collega Chiariello, al quale ho annunciato che avrei presentato entro oggi il disegno di legge per eliminare l'imposta di consumo sui materiali di allestimento delle navi. Ma come è possibile che vi sia una situazione per cui vi sono macchinari e attrezzature che sono esenti, perchè considerati di utilizzazione extra-territoriale, mentre il mobilio, gli arredamenti e le cose che servono per una nave destinata a navigare per i mari di tutto il mondo sono assoggettati all'imposta di consumo? Questo è veramente enorme e non credo si verifichi in alcuna Nazione. Comunque non ho avuto il tempo e la possibilità di accertarlo. Altre cause sono, inoltre, l'incidenza particolare sulla dinamica salariale di un meccanismo di scala mobile non troppo razionale e, infine, le ristrettezze di spazio in cui geograficamente deve operare la maggioranza dei cantieri.

Tutto ciò si ripercuote direttamente nel costo della costruzione navale, che è essenzialmente attività di montaggio, e concorre a determinare una posizione marginale della medesima rispetto alla cantieristica internazionale, essendo la costruzione navale dominata dal gioco della più libera e aperta concorrenza.

Non va dimenticato, onorevoli colleghi, che notevoli sforzi sono stati fatti negli anni scorsi sotto il profilo strutturale e tecnico: in alcuni dei cantieri maggiori questi risultati sono, però, stati annullati in parte dagli aumenti del costo del lavoro e, sul piano competitivo, dai progressi più intensi dell'industria straniera sicchè, in definitiva e sotto il profilo concorrenziale, la posizione italiana non ha registrato miglioramenti di rilievo.

È di comune conoscenza che i miglioramenti maggiori ottenuti nel settore non

possono in nessun caso mettere l'industria italiana al medesimo livello delle più avanzate produzioni estere, di cui si citano, in ordine, i cantieri giapponesi, scandinavi, francesi e della Germania occidentale.

Nell'attuale momento l'attività dei cantieri mondiali è generalmente in espansione; fra il gennaio e il giugno 1967 nel mondo sono state ultimate 6 milioni e 983 mila tonnellate di stazza lorda di nuovo naviglio, sono state varate 7 milioni e 768 mila tonnellate e sono state iniziate nuove navi per 8 milioni 253 mila tonnellate. Rispetto allo stesso periodo dell'anno passato si osserva un aumento di 700 mila tonnellate circa per le ultimazioni ed un aumento intorno ad un milione e 250 mila tonnellate, sia per il naviglio varato che per quello iniziato. Questo incremento è distribuito in maniera assai diversa fra i maggiori Paesi in cui esistono industrie cantieristiche importanti, come dimostra la seguente tabella:

**CARICO DI ORDINI ESISTENTI AL 30 GIUGNO 1967
RIPARTITO FRA NAVIGLIO IN COSTRUZIONE E DA INIZIARE**

(migliaia di tonnellate s.l.)

	In costru- zione	%	Da iniziare	%	Totale
Totale mondiale	13.529	38,26	21,704	61,74	35.347
Principali Paesi					
Giappone	4.609	28,25	11.704	71,75	16.313
Francia	521	26,76	1.423	73,24	1.944
Svezia	794	32,81	1.626	67,19	2.420
Germania Federale	912	40,87	1.319	59,13	2.231
Danimarca	292	27,82	757	72,18	1.049
Italia	772	73,53	278	26,47	1.050

(Fonte: Lloyd Register of Shipping - Londra).

Analizzando questa tabella, si nota che il rapporto tra navi in costruzione e totale degli ordini dimostra che l'Italia dispone di un minor numero di nuovi ordini per la prosecuzione dell'attività cantieristica; per il Giappone le navi da iniziare rappresentano un tonnellaggio di due volte e mezzo maggiore di quello che è sugli scali, così pure

per la Francia e la Danimarca; per la Svezia intorno al doppio, per la Germania una volta e mezzo. Ciò dimostra che l'Italia, pur partecipando alla generale espansione della attività cantieristica, ha oggi una situazione meno solida di quelle delle altre industrie. E poichè, come ho detto prima, si trova in analoga situazione anche l'industria cantie-

ristica della Gran Bretagna e dell'Olanda, se questo vi fa piacere, aggiungerò che mal comune è mezzo gaudio!

La situazione italiana è caratterizzata, inoltre, dal fatto che le nuove impostazioni, contrariamente a quanto si verifica sugli scali mondiali, sono inferiori ai vari e alle demolizioni del primo semestre del corrente anno. Tutto ciò dimostra una tendenza in atto in contrasto con quella ascensionale sul piano mondiale, per effetto del minore potere di partecipazione italiano agli ordinativi esteri. Fra le altre cause di questo regresso si può considerare anche il ritardo con cui questa legge viene approvata, perchè è ovvio che i nostri cantieri non potevano acquisire commesse, specie all'estero, senza sapere quale sarebbe stato il contributo che lo Stato avrebbe dato per le nuove costruzioni navali. Questo ritardo della legge non solo ha inciso sull'atteggiamento passato degli operatori del settore, ma inciderà, purtroppo, anche sulla liquidazione degli aiuti, quando essi saranno resi esigibili.

La nostra industria cantieristica in queste condizioni, come ripeto, non poteva acquisire commesse, dovendo muoversi in campo concorrenziale, senza sapere in quale misura avrebbe inciso il contributo governativo. Anche per questo motivo, onorevoli colleghi, è urgente l'approvazione di questo disegno di legge. Devo dire che una Nazione come la nostra, che ha quattromila chilometri di coste, protesa sul mare, dovrebbe essere una Nazione più marinara. Ma ovviamente non è cosa che si possa realizzare nello spazio di qualche anno.

A D A M O L I . Ma sono secoli, millenni che c'è il mare!

G E N C O , *relatore*. È necessario, senatore Adamoli, collegare tutti i settori in cui opera la Marina: i porti, i cantieri, le linee di navigazione eccetera.

Non credo che a questa visione globale del problema si sia sottratto il Governo. Noi non abbiamo però la possibilità di trasformare con la bacchetta magica le situazioni negative pregresse che abbiamo trovato e

dobbiamo procedere secondo le nostre possibilità. Non era possibile fare altro, non era possibile — l'ho detto nella mia relazione — prendersi la responsabilità di negare gli aiuti ai cantieri e mettere la nostra attività cantieristica in condizioni di chiudere i cantieri, mettendo sul lastico decine di migliaia, forse centinaia di migliaia di operai. Per questo motivo, onorevoli colleghi, consentitemi di dare atto al Ministro di aver recepito in questa legge le conclusioni della Commissione Caron e di aver dato corpo a quello che è uno dei principali doveri del Ministro della marina mercantile: fare in maniera che il Paese abbia una flotta efficiente, scali possibili, cantieri che possano in un certo modo reggere alla competizione mondiale. Vi invito, onorevoli colleghi, ad approvare il disegno di legge. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

* N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, chiedo scusa se intratterrò brevemente il Senato al termine di tale seduta dedicata alle dichiarazioni di voto e alla votazione finale di questo disegno di legge. Lo faccio innanzitutto per ringraziare gli onorevoli senatori della sollecitudine, dell'approfondimento, della competenza con cui in sede di Commissione hanno discusso questo provvedimento e per ringraziare gli onorevoli senatori che hanno oggi preso la parola. Lo faccio anche, però, perchè nel corso delle dichiarazioni di voto sono state avanzate delle osservazioni, delle critiche, sono stati rivolti dei rilievi che, per quanto non abbiano il pregio della novità perchè rilievi, critiche ed osservazioni abbondantemente svolti in varie sedi e in varie occasioni e più recentemente nel corso della discussione di questo provvedimento dinanzi alla Commissione, sono, io credo, critiche, osservazioni e rilievi che non possono rimanere anche in questa sede senza una risposta, sia pur breve, da parte del Governo.

Il senatore Genco ha risposto a molte di queste critiche e di questi rilievi ed io lo ringrazio per la sua fatica, per la competenza e la passione con cui ha seguito questo provvedimento, così come ringrazio il senatore Giancane, il senatore Cornaggia Medici, il senatore Chiariello che hanno espresso il voto favorevole dei Gruppi cui appartengono. Ringrazio altresì il senatore Tomasini e il senatore Adamoli che credo abbiano dato una soddisfazione notevole al Governo, poichè penso che non sia sfuggito alla sensibilità e all'attenzione degli onorevoli senatori che in definitiva questo strumento legislativo aveva non soltanto una valutazione positiva da parte dei Gruppi che esprimevano o che esprimeranno voto favorevole, ma aveva una valutazione positiva anche da parte dei Gruppi che questa valutazione positiva non esprimevano o non esprimeranno in un voto favorevole, ma in una astensione.

Io vorrei dire al senatore Adamoli che con tutto il rispetto che ho — desidero premetterlo — per gli avvocati (sono avvocato anch'io), quando ho sentito che egli si riferiva ad una sua comunanza per un fatto specifico con degli avvocati in un processo, forse egli ha recepito un po' la parte che gli avvocati fanno quando debbono sostenere una tesi non dirò per forza, ma per una certa esigenza che proviene o dal fatto di essere difensori o parte civile o, nel caso specifico, di appartenere a qualche parte politica. Il senatore Adamoli ha il destino di fare la parte civile ogni qualvolta si parla di provvedimenti che riguardano l'economia.

A D A M O L I . Lo faccio per scelta, non per commissione.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile.* Io non intendo dire che lei lo fa per commissione, lei lo fa, direi quasi, per vocazione, e anche in questo caso non ha voluto smentirsi.

Desidero brevissimamente chiarire alcuni punti e rettificare alcune posizioni. Innanzitutto dico al senatore Chiariello che lo ringrazio del voto positivo e del giudizio fa-

vorevole che ha dato a questo strumento di legge. Desidero dire che mi pare però ingiusta una descrizione della facoltà data nell'articolo 4 al Ministro della marina mercantile di stabilire criteri preferenziali ai fini della concessione di contributi. Mi pare che non sia troppo giusto parlare di un criterio paternalistico con cui il Ministro della marina mercantile può elargire soldi per questa o per quella costruzione navale; non sfugge alla sua sensibilità, senatore Chiariello, e alla sensibilità dei componenti di questa Assemblea che questo criterio non è paternalistico, ma è un criterio per il quale s'intende adottare una seria e ordinata politica programmata. Non è il Ministro il quale individua questa o quella nave a cui dare dei contributi; è il Ministro che, sentito il parere anche del Comitato interministeriale della programmazione economica, all'inizio di ogni anno, stabilisce l'indirizzo della produzione navale, cosa che credo sia sommatamente giusta, perchè certamente io penso che il sacrificio che la collettività viene a sopportare attraverso una legge di intervento, di sostegno e di aiuto, è un sacrificio che intanto può essere sopportato in quanto può raggiungere determinati obiettivi che siano di bene comune, quindi di bene per l'intera economia del nostro Paese.

Non quindi un criterio paternalistico, ma lo sviluppo logico di una politica di aiuti e di sostegni.

Con questa legge che cosa abbiamo voluto ottenere? È stato rilevato da più parti che la situazione dell'industria cantieristica mondiale — lo ricordava poco fa il senatore Genco — risente di una particolarità, cioè della presenza, in misura massiva, dell'industria cantieristica giapponese ed è stato rilevato che questa è una realtà di carattere internazionale, che questo è un mercato internazionale. In tale mercato, è stato rilevato, la presenza dell'industria cantieristica giapponese ha messo in crisi non soltanto le industrie cantieristiche italiane, che tradizionalmente, a differenza di altre industrie hanno sempre avuto bisogno di aiuti e di sostegni — lo ricordava il senatore Genco; noi abbiamo una tradizione di interventi a sostegno della nostra industria

cantieristica, che va dalla politica delle costruzioni navali militari alla politica iniziata con le leggi Benni e proseguita poi con una serie di interventi — ma tale tradizione è anche dell'industria cantieristica mondiale, tanto è vero che — l'ho ricordato in Commissione, ma credo sia doveroso ricordarlo anche qui — nello stesso ambito della Comunità economica europea si prevede un intervento comunitario a favore delle industrie cantieristiche dei Paesi della CEE nei confronti della concorrenza dei Paesi terzi.

Ora, di fronte a simili situazioni, il senatore Adamoli arriva a dire — e appunto ho avuto la sensazione che facesse la parte civile per vocazione non per convinzione, per lo meno al cento per cento — che noi avevamo seguito una linea politica tradizionale, che non avevamo fatto niente di nuovo ma che eravamo in contrasto anche con la realtà di una politica cantieristica che viene effettuata negli altri Paesi, perfino in quelli del Mercato comune. A parte il fatto che il senatore Genco ha ricordato quello che sta avvenendo in Inghilterra (ed io, in Commissione, ho ricordato la Danimarca e quello che sta avvenendo in Svezia e ho parlato dell'unico grande cantiere di Arendal che è stato costruito recentemente) devo rettificare una affermazione fatta dal senatore Adamoli, il quale ha detto che i tedeschi hanno aumentato la produzione. Questo è vero: i tedeschi hanno aumentato la produzione, ma l'hanno aumentata avendo già effettuato un processo di concentrazione cantieristica per cui degli 8 o 9 cantieri (non ricordo ora i dati esatti) che esistevano in Germania sono in attività ora soltanto cinque grandi cantieri e, se l'aumento della produzione navale nei cantieri tedeschi è avvenuto a seguito di questo processo di concentrazione, io posso anche supporre che l'indirizzo di questa legge che non prevede soltanto l'aiuto alle costruzioni navali ma prevede degli aiuti per il processo di ristrutturazione e di concentrazione, è forse un indirizzo che, sotto sotto, nell'ambito della sua coscienza, ella condivide.

Del resto, che vi sia questa esigenza di dare vita a degli stabilimenti che siano razio-

nali e che possano raggiungere determinati livelli di competitività, è dimostrato dalla stessa esperienza giapponese. Ella ricorda che nel mio intervento in Commissione io ho detto testualmente: « Se i cantieri giapponesi producono a minori costi in virtù forse di minori oneri, di migliore organizzazione degli impianti, si crea una situazione che si ripercuote su tutto il mercato internazionale ». Quindi, come vede, io conosco le discussioni che si fanno sul costo della mano d'opera, a seconda che si prenda in esame, come diceva l'onorevole relatore, il salario o si prenda in esame quello che può essere chiamato salario differito o oneri riflessi. Ma a me pare che in questa legge noi stiamo cercando di seguire proprio l'insegnamento che ci viene e dal Giappone e dagli altri Paesi; ho citato la Germania, è stata citata l'Inghilterra, è stata citata la Danimarca; vorrei citare la Francia: ella saprà che in Francia esistevano otto grandi cantieri i quali, per effetto della concentrazione, si sono dovuti ridurre a cinque grandi complessi produttivi.

Ecco allora che si delinea quello che è l'obiettivo di questa legge. Certo, nel primo titolo noi prevediamo la continuazione degli aiuti alla produzione navale; lo prevediamo perchè, onorevoli senatori, il sistema dell'aiuto alla produzione viene attuato in tutti i Paesi, in modi e forme diversi, attraverso particolari forme di facilitazioni creditizie o attraverso particolari sgravi fiscali oppure ancora attraverso contributi diretti alle costruzioni navali, sia pure; comunque lo si applica in tutti i Paesi.

Dicevo prima che la stessa Comunità economica europea in un progetto di direttiva prevede questo sistema in misura diversa da quella in cui lo prevediamo noi, ma lo prevede.

D'altra parte, evidentemente di fronte alla realtà della situazione italiana noi non potevamo prevedere *sic et simpliciter* la cessazione degli aiuti diretti, i quali aiuti — non dimentichiamolo — sono quelli che hanno permesso alla nostra flotta di raggiungere la quota di 6 milioni di tonnellate. Tale quota, lo abbiamo detto tante volte, può apparire modesta, ma deve essere corretta da

un'altra valutazione e cioè dal fatto che nel processo di ricostruzione della nostra flotta, legato agli strumenti legislativi degli aiuti alla cantieristica, del credito navale e dei contributi alla demolizione, non solo abbiamo raggiunto questa quota che quantitativamente, comunque, non era stata mai raggiunta dalla flotta italiana, ma anche l'obiettivo di uno svecchiamento, per cui l'età media della nostra flotta è sui 10-12 anni.

Quindi, dicevo, politica di interventi diretti per le costruzioni navali, però prevista in questa legge in un certo modo, attraverso una degressività, per raggiungere un duplice obiettivo alla fine dei cinque anni, e cioè quello di allinearci su quello che presumibilmente sarà l'aiuto comunitario e, sotto un secondo angolo di visuale, di non determinare, come lei diceva, una situazione di stasi e di inerzia da parte della cantieristica del nostro Paese.

Ma, non essendo d'accordo sull'impostazione completamente negativa che lei dà alla politica dell'aiuto diretto, la invito a riconoscere, come ha fatto il senatore Giancane nel suo intervento, che in questo provvedimento noi abbiamo previsto — lo dicevo prima — degli interventi che servono a determinare quelle situazioni e quelle condizioni per cui l'industria cantieristica italiana possa porsi in posizioni di competitività. Il titolo secondo della legge prevede appunto gli interventi per i processi di concentrazione e di ristrutturazione dell'industria cantieristica italiana.

F A B R E T T I . Sono proprio queste sue considerazioni, onorevole Ministro, che ci inducono ad astenerci dal voto.

N A T A L I , *Ministro della marina mercantile*. La ringrazio, senatore Fabretti, di questa sua osservazione la quale dà testimonianza che ero nel giusto quando dicevo che il senatore Adamoli, in definitiva, faceva la parte civile, convinto forse al dieci per cento della sua tesi.

Quindi questo è un processo che ha un obiettivo; questa legge ha un fine: non continuare a dar vita ad un'industria che si

presenta asfittica e non in condizione di poter reggere e sostenere la concorrenza internazionale, ma cercare di dar vita ad una industria che, attraverso tale processo di razionalizzazione, di ristrutturazione e di concentrazione, possa determinare quelle condizioni che sono state e che sono alla base del grande successo dell'industria cantieristica giapponese.

Vi è poi un terzo titolo della legge sul quale vorrei richiamare l'attenzione della Assemblea. Infatti, si fa presto a descriverci come coloro che, avendo di mira solo degli obiettivi puramente economici, possono attraverso questi provvedimenti determinare delle situazioni di disoccupazione o di miseria. In proposito il terzo titolo della legge contempla un intervento dello Stato per permettere una riconversione di quei cantieri che non potendo più svolgere, per questo processo di ammodernamento, di ristrutturazione e di concentrazione e, in definitiva, per questo processo di miglioramento tecnologico, l'attività cantieristica, si dedicano ad altri settori. In tal caso non posso fare altro che confermare che questa legge, nella nostra impostazione e nell'attuazione pratica, non dovrà portare, nel modo più assoluto, alla chiusura di cantieri se contestualmente non si determinano altre attività produttive nelle quali venga impiegata la manodopera che con la chiusura dell'attività cantieristica correrebbe pericolo di disoccupazione.

Chiedo scusa per la lunghezza di questa mia dichiarazione; ma vorrei ancora dire che questo provvedimento legislativo si presenta in una sua completezza. Certo se dovessi seguire il senatore Adamoli nell'*excursus* che riguarda tutta l'attività del settore dell'economia marittima, dovrei star qui molto tempo e probabilmente andrei anche al di fuori di quelle che sono le discussioni specifiche di questo strumento legislativo; comunque penso che il senatore Adamoli e i colleghi di sua parte debbano per lo meno ritenere che io avrei argomenti da esporre e da controbattere.

Ho voluto prendere la parola per sottolineare come questo strumento legislativo, se-

condo me, non debba essere votato perchè vi è la possibilità che i cantieri italiani, se non hanno questa legge immediatamente, non abbiano più lavoro e quindi vi sia possibilità di disoccupazione; certo vi è un'urgenza, ma forse il ritardo è servito a migliorare la legge se è vero, come è vero ed ho già avuto occasione di dirlo in Commissione al senatore Adamoli, che questa bistrattata Comunità economica europea è proprio quella con la quale abbiamo concordato di ridurre gli interventi diretti sulle costruzioni navali per aumentare, invece, gli interventi per la razionalizzazione e la concentrazione dei cantieri. Ma non è per le conseguenze che possono determinarsi in seguito al ritardo di questa legge che questa legge, io penso, debba essere votata. Credo che debba essere votata — e mi si scusi l'immodestia — perchè abbiamo tentato di creare una costruzione (infatti la legge dura cinque anni) che permetta alla nostra industria cantieristica, ripeto, di sentirsi non abbisognevole di continui interventi assistenziali o caritativi, ma possa permettere alla nostra industria cantieristica di strutturare una sua organizzazione con la quale poter far fronte al problema della competitività sul piano internazionale.

Se questi obiettivi noi riusciremo a raggiungere, certamente sarà un notevole passo in avanti che noi avremo fatto nel settore dell'intera economia del nostro Paese. Noi siamo consapevoli, onorevoli senatori, che l'industria cantieristica del nostro Paese è fatta non soltanto di attrezzature che necessitano di essere rimodernate e di macchine che abbisognano di essere forse potenziate, ma anche di un grande patrimonio umano che noi apprezziamo e stimiamo. E direi che questa legge l'abbiamo approntata anche e soprattutto per garantire questo patrimonio umano e perchè esso possa sentirsi interprete e protagonista di un'attività, come dicevo dianzi, non sorretta dall'assistenza o dalla carità, ma di un'attività che dia la possibilità di guadagnare onestamente il pane con il sudore della propria fronte. *(Vivi applausi dal centro e dalla sinistra. Molte congratulazioni).*

P R E S I D E N T E . Si dia lettura del testo del disegno di legge, approvato articolo per articolo dalla 7ª Commissione permanente.

N E N N I G I U L I A N A , Segretario:

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 quinquennio 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.

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 allegata alla presente legge il con-

tributo 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.

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 conguaglio 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.

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.

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 la 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.

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

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

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 na-

vale 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.

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.

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.

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.

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.

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 piccolo 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 pic-

co 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.

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.

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 nonchè 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.

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.

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.

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 con-

seguenziali alle operazioni predette, posti 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.

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, purchè siano reinvestite nei due anni successivi all'approvazione dei piani.

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

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 con-

cedere 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 gli anticipi eventualmente riscossi maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

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.

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.

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.

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.

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 l'esercizio di tale controllo.

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

Per l'esercizio 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.

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 per la 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.

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 integrative che si rendessero necessarie da emanarsi con decreto del Ministro per la marina mercantile.

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 purchè le domande di ammissione siano presentate entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

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 dall'entrata in vigore della legge stessa.

Art. 28.

(Durata della legge e stanziamenti)

La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1967 al 31 dicembre 1971.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge in relazione ai precedenti articoli 1, 9, 10, 11, 19, 22 e per spese di studi, ricerca e accertamenti nel campo delle costruzioni navali è autorizzata la spesa complessiva di lire 89.625.000.000 così ripartita in milioni di lire:

Anno finanziario	CONTRIBUTI (in milioni di lire)				Totale (F)
	Integrativo (artt. 1, 9, 10, 11) (B)	Ristrutturazione (art. 19) (C)	Conversione (art. 22) (D)	Studi, ricerca accertamenti nel campo delle costruzioni navali (E)	
1967.....	9.350	150	500	—	10.000
1968.....	10.350	1.250	1.000	50	12.650
1969.....	10.650	1.425	1.500	50	13.625
1970.....	11.150	1.425	1.000	50	13.625
1971 ...	10.525	800	1.000	50	12.375
1972... .	13.000	600	—	50	13.650
1973.....	13.100	600	—	—	13.700
Totale ...	78.125	6.250	5.000	250	89.625

Sulla quota dello stanziamento annuale di cui alla colonna B il 7 per cento può essere riservato alla concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate e il 10 per cento per contributi a lavori diversi dalle nuove costruzioni.

Con la legge di approvazione del bilancio dello Stato può essere modificato il riparto delle somme previste al precedente comma ed eventualmente possono essere integrate le somme medesime.

Le somme non impegnate in un esercizio finanziario sono portate in aumento dello stanziamento dell'esercizio successivo.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato ad assumere impegni anche negli esercizi finanziari successivi alla scadenza della validità della presente legge fino all'esaurimento degli stanziamenti complessivi; per lavori diversi dalle nuove costruzioni navali l'autorizzazione è limitata ai contributi relativi ai lavori iniziati prima di detta scadenza.

Con appositi articoli della legge di approvazione del bilancio dello Stato sarà autorizzato annualmente l'onere concernente

gli apprestamenti difensivi sulle navi ai sensi dell'articolo 8 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, modificato dalla legge 3 dicembre 1962, n. 1689.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1967 si fa fronte mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

TABELLA N. 1

PERCENTUALI DEL CONTRIBUTO PER NUOVE COSTRUZIONI E TRASFORMAZIONI NAVALI

CATEGORIA DI NAVI	PERCENTUALE DA APPLICARE SUL COSTO COMPLESSIVO DI PRODUZIONE				
	Anno 1967	Anno 1968	Anno 1969	Anno 1970	Anno 1971
1) Navi passeggeri (a)	11%	10%	10%	10%	10%
2) Navi da carico secco, liquido o misto fino a 25.000 t.s.l. (incluse), rimorchiatori e navi trasporto merci refrigerate	15%	14%	13%	12%	10%
3) Navi da carico secco, liquido o misto da 25.001 a 40.000 t.s.l. (incluse) e navi da pesca	16%	15,50%	15%	13,50%	10%
4) Navi da carico secco, liquido o misto oltre le 40.000 t.s.l.	17,50 %	17%	16,50%	14,50%	10%
5) Trasformazioni	14%	13%	12%	11%	10%

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

TABELLA N. 2.

NAVI CARICO DI LINEA E PER MERCI VARIE

(Costi unitari massimi in lire/chilogrammo)

PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA (in tonn.)

VELOCITÀ A METÀ CARICO	250	500	1.000	2.500	5.000 e oltre
Nodi 11	670	645	605	—	—
Nodi 12	705	685	640	—	—
Nodi 13	745	720	675	—	—
Nodi 14	785	760	710	610	—
Nodi 15	—	—	745	645	495
Nodi 16	—	—	780	675	520
Nodi 17	—	—	—	710	545
Nodi 18	—	—	—	—	570
Nodi 19	—	—	—	—	595
Nodi 20 e oltre	—	—	—	—	625

Note. — Per valori intermedi delle velocità e dei pesi si procederà per interpolazione.

Ai costi risultanti dall'applicazione della presente tabella saranno aggiunti gli eventuali costi delle attrezzature e degli adattamenti speciali.

TABELLA N. 2-bis

NAVI DA CARICO SECCO ALLA RINFUSA (BULKCARRIER)

(Costi unitari massimi in lire/chilogrammo)

PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA (in tonn.)					
VELOCITÀ A METÀ CARICO	5.000	7.500	10.000	12.500	15.000 e oltre
Nodi 14	435	—	—	—	—
Nodi 15	455	420	—	—	—
Nodi 16	475	435	425	420	415
Nodi 17	495	455	440	435	430
Nodi 18 e oltre	515	475	460	455	450

Note. — Per i valori intermedi della velocità e dei pesi si procederà per interpolazione.

Ai costi risultanti dall'applicazione della presente tabella saranno aggiunti gli eventuali costi delle attrezzature e degli adattamenti speciali.

TABELLA N. 2-ter

NAVI CARICO ALLA RINFUSA MISTO (SECCO E LIQUIDO)

(Costi unitari massimi in lire/chilogrammo)

PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA (in tonn.)					
VELOCITÀ A METÀ CARICO	7.500	10.000	15.000	20.000	25.000 e oltre
Nodi 15	435	—	—	—	—
Nodi 16	445	415	400	380	365
Nodi 17	470	440	415	395	380
Nodi 18 e oltre	—	460	435	415	395

Note. — Per valori intermedi delle velocità e dei pesi si procederà per interpolazione.

Ai costi risultanti dall'applicazione della presente tabella saranno aggiunti gli eventuali costi delle attrezzature e degli adattamenti speciali.

TABELLA N. 2-quater

NAVI CISTERNA

(Costi unitari massimi in lire/chilogrammo)

VELOCITÀ A METÀ CARICO	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA (in tonn.)									
	250	500	1000	2500	5000	7500	10000	15000	20000	25000 e oltre
Nodi 11	710	650	590	—	—	—	—	—	—	—
Nodi 12	745	685	620	—	—	—	—	—	—	—
Nodi 13	780	715	650	—	—	—	—	—	—	—
Nodi 14	820	755	685	480	415	—	—	—	—	—
Nodi 15	—	—	725	500	430	400	—	—	—	—
Nodi 16	—	—	—	520	450	410	390	370	360	345
Nodi 17	—	—	—	550	475	425	405	385	375	360
Nodi 18 e oltre	—	—	—	—	—	445	420	405	390	375

Note. — Per valori intermedi delle velocità e dei pesi si procederà per interpolazione.

Ai costi risultanti dall'applicazione della presente tabella saranno aggiunti gli eventuali costi delle attrezzature e degli adattamenti speciali.

TABELLA N. 3.

CONTRIBUTI APPARATI MOTORI DI PROPULSIONE DIVERSI DA QUELLI A SCOPPIO

POTENZA NORMALE (C.A.)	CONTRIBUTO UNITARIO (lire per C.A.)				
	Anno 1967	Anno 1968	Anno 1969	Anno 1970	Anno 1971
25.000	4.700	4.300	4.000	3.600	3.300
21.000	4.800	4.400	4.100	3.700	3.400
16.000	4.900	4.600	4.200	3.900	3.500
12.000	5.100	4.800	4.400	4.000	3.700
6.000	5.600	5.200	4.800	4.400	4.000
3.000	6.100	5.700	5.200	4.800	4.300
1.000 e inferiori	6.500	6.100	5.600	5.100	4.700

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

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 13,30).

Dott. ALBERTO ALPERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari