

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

510^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 12 DICEMBRE 1961

Presidenza del Presidente MERZAGORA,

indi del Vice Presidente TIBALDI

INDICE

ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA:	DISEGNI DI LEGGE:
Annunzio di presentazione di disegno di legge <i>Pag.</i> 23600	Annunzio di presentazione <i>Pag.</i> 23600
COMMISSIONI PARLAMENTARI:	Deferimento alla deliberazione di Commissioni permanenti 23600
Nomina di membri 23599	Deferimento all'esame di Commissione permanente 23637
CONGEDI 23599	Presentazione 23601
CONVENZIONI E RACCOMANDAZIONI:	Presentazione di relazioni 23601
Trasmissione da parte del Ministro degli affari esteri 23601	Ritiro dei disegni di legge n. 835 e n. 1037 . . 23601
	Trasmissione 23599, 23639

« Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale » **(1618-Urgenza)** così modificato:
 « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, numero 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (Discussione e approvazione con modificazioni):

ANGELINI Armando, <i>relatore</i>	Pag. 23611 e <i>passim</i>
BARBARO	23609
CERVELLATI	23621
CORBELLINI	23626
GOMBI	23617
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	23614 e <i>passim</i>
SACCHETTI	23618 e <i>passim</i>
SOLARI	23602, 23620
ZUCCA	23603, 23621, 23622

« Norme per l'esercizio del credito navale »
(1619-Urgenza) (Discussione):

BERTOLI Pag. 23626

INTERPELLANZE:

Annunzio 23640

INTERROGAZIONI:

Annunzio 23639

MOZIONE E INTERPELLANZE:

Per la discussione e lo svolgimento:

PRESIDENTE	23638, 23639
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	23638
SPANO	23639
TERRACINI	23638, 23639

Presidenza del Presidente MERZAGORA

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale della seduta del 6 dicembre.

R O D A , *Segretario, dà lettura del processo verbale.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Berlingieri per giorni 4 e Bolettieri per giorni 3

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di nomina di membri di Commissioni parlamentari

P R E S I D E N T E . Comunico che ho chiamato a far parte della Commissione parlamentare prevista dall'articolo 6 della legge 2 giugno 1961, n. 454, concernente il piano quinquennale per lo sviluppo dell'agricoltura, i senatori: Carelli, Galli, Marabini, Militermi, Negri, Ragno, Ristori e Valmarana.

Comunico altresì che ho chiamato a far parte della Commissione parlamentare prevista dagli articoli 31 e 32 della legge 2 giugno 1961, n. 454, concernente il piano quinquennale per lo sviluppo dell'agricoltura, i senatori: Battaglia, Bosi, Caroli, Crespellani, De Leonardis, De Luca Angelo, Desana, Di Rocco, Gramegna, Lami Starnuti, Masciale, Massimo Lancellotti, Milillo, Spagnoli e Tartufoli.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Concessione di un contributo di lire 186 milioni al Comune di Cortina d'Ampezzo per l'organizzazione e lo svolgimento dei Giochi olimpici invernali del 1956 » (1810);

« Modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, concernenti disposizioni sullo statuto degli impiegati civili dello Stato » (1812), d'iniziativa dei deputati Russo Spina e Scarlato;

« Istituzione dell'agronomo di zona e riordinamento dei ruoli del personale del Ministero dell'agricoltura e delle foreste » (1813),

« Proroga delle disposizioni di carattere economico-finanziario contenute nella legge 31 luglio 1956, n. 897, con le modifiche ed aggiunte di cui alle leggi 22 dicembre 1959, n. 1097, e 22 dicembre 1960, n. 1565, sulla cinematografia » (1814), d'iniziativa del deputato Borin;

« Riduzione dei canoni di affitto dei fondi rustici coltivati a tabacco, e danneggiati dalla peronospora tabacina nella campagna agraria 1960-61 » (1815), d'iniziativa dei deputati Gomez D'Ayala ed altri, Vetrone ed altri e Cacciatore ed altri;

« Contributi di carattere straordinario a favore dei danneggiati dalla peronospora tabacina » (1816);

« Disposizioni particolari per l'assunzione di mano d'opera da parte del Ministero dell'agricoltura e delle foreste e dell'Azienda di Stato per le foreste demaniali » (1817);

« Autorizzazione per la continuazione dell'esercizio della casa da gioco di Saint-Vin-

cent » (1818), d'iniziativa dei deputati Di Giannantonio ed altri;

« Istituzione del ruolo dei collocatori » (1819);

« Proroga del regime vincolistico degli immobili adibiti ad uso diverso dall'abitazione » (1821), d'iniziativa dei deputati Origlia e Riccio.

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro delle finanze:

« Proroga della delega al Governo di sospendere o ridurre i dazi doganali e di emanare provvedimenti per accelerare il ritmo delle modificazioni delle tariffe doganali stabilite dal trattato istitutivo della Comunità economica europea e per anticipare la progressiva instaurazione della tariffa doganale comune » (1811).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di presentazione di disegno di legge da parte dell'Assemblea regionale siciliana

P R E S I D E N T E . Comunico che l'Assemblea regionale siciliana ha presentato il seguente disegno di legge:

« Provvidenze per le zone della Sicilia danneggiate dalle eccezionali avversità atmosferiche dell'autunno 1961 » (1820).

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno)

« Modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, concernenti disposizioni sullo statuto degli impiegati civili dello Stato » (1812), d'iniziativa dei deputati Russo Spena e Scarlato;

« Proroga delle disposizioni di carattere economico-finanziario contenute nella legge 31 luglio 1956, n. 897, con le modifiche ed aggiunte di cui alle leggi 22 dicembre 1959, n. 1097, e 22 dicembre 1960, n. 1565, sulla cinematografia » (1814), d'iniziativa del deputato Borin, previo parere della 5ª Commissione,

della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Proroga del regime vincolistico degli immobili adibiti ad uso diverso dall'abitazione » (1821), d'iniziativa dei deputati Origlia e Riccio;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Provvedimenti in materia di tasse sulle concessioni governative » (1788);

della 8ª Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):

« Istituzione dell'agronomo di zona e riordinamento dei ruoli del personale del Ministero dell'agricoltura e delle foreste » (1813), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

« Riduzione dei canoni di affitto dei fondi rustici coltivati a tabacco, e danneggiati dalla peronospora tabacina nella campagna

agraria 1960-61 » (1815), d'iniziativa dei deputati Gomez D'Ayala ed altri, Vetrone ed altri e Cacciatore ed altri, previo parere della 2ª Commissione,

« Contributi di carattere straordinario a favore dei danneggiati dalla peronospora tabacina » (1816), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 10ª Commissione;

della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Aumento dei contributi dello Stato a favore di enti ed iniziative turistiche » (1808-Urgenza), previo parere della 5ª Commissione;

« Norme modificative della legge 4 agosto 1955, n. 691, riguardante provvidenze per l'attuazione di iniziative di interesse turistico ed alberghiero » (1809-Urgenza), previo parere della 5ª Commissione.

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni.

a nome della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), dal senatore Picardi sul disegno di legge: « Istituzione di una quarta e una quinta Sezione speciale per i giudizi sui ricorsi in materia di pensioni di guerra ed altre disposizioni relative alla Corte dei conti » (1649);

a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), dal senatore Micara sul disegno di legge: « Assistenza tecnica pluriennale alla Somalia » (1703).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite ed i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Annunzio di ritiro di disegni di legge

P R E S I D E N T E. Comunico che il senatore Sansone, anche a nome degli altri

firmatari, ha dichiarato di ritirare i seguenti disegni di legge:

« Norme di interpretazione autentica dell'articolo 4, comma secondo, della legge 6 marzo 1958, n. 199, che devolve al Ministero dell'agricoltura e delle foreste l'esercizio delle attribuzioni statali in materia alimentare » (835);

« Norme integrative e di attuazione della legge 6 marzo 1958, n. 199, concernente la istituzione della Direzione generale dell'alimentazione e di ruoli ad esaurimento presso il Ministero dell'agricoltura e delle foreste » (1037)

Tali disegni di legge saranno pertanto cancellati dall'ordine del giorno

Annunzio di trasmissione di Convenzioni e Raccomandazioni da parte del Ministro degli affari esteri

P R E S I D E N T E. Comunico che il Ministro degli affari esteri, in adempimento all'obbligo derivante dall'articolo 19 della Costituzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro, resa esecutiva con legge 13 novembre 1947, n. 1622, ha trasmesso i seguenti testi delle Convenzioni e Raccomandazioni adottate dalla Conferenza internazionale del lavoro nel corso della 44ª Sessione, tenutasi a Ginevra dal 1º al 23 giugno 1960:

Convenzione n. 115, concernente la protezione dei lavoratori contro le radiazioni,

Raccomandazione n. 114, concernente la protezione dei lavoratori contro le radiazioni;

Raccomandazione n. 113, concernente la collaborazione tra i poteri pubblici e le organizzazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori sul piano dell'industria e sul piano nazionale.

I testi anzidetti saranno trasmessi alla competente Commissione permanente.

Presentazione di disegno di legge

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Regime di gestione per il periodo 1° gennaio 1960-31 dicembre 1961 dei servizi sovvenzionati marittimi di preminente interesse nazionale » (1822)

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro della marina mercantile della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione permanente.

Discussione ed approvazione con modificazioni del disegno di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale » (1618-Urgenza), così modificato: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile ».

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale »

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Solari. Ne ha facoltà.

S O L A R I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, in occasione del dibattito sul bilancio della Marina mercantile, noi abbiamo messo in rilievo i motivi di fondo che differenziano le nostre posizioni da quelle della maggioranza e del Governo, abbiamo cioè esposto in qual modo noi riteniamo che debba essere attuata la risoluzione dei problemi del nostro Paese, e come è invece diverso il modo in cui tali problemi sono affrontati dalla maggioranza e dal Governo. Anche in questa occasione potrebbe essere facile, onorevole Ministro, parlare sullo stesso argomento. Ma forse correrei il rischio di sen-

tirmi rispondere, come lei ha fatto in maniera un po' troppo svelta e direi anche pesante, quando ha replicato nell'ultima discussione sul bilancio della Marina mercantile (tanto che io dissi che bisogna avere un maggior rispetto del Parlamento, anche se so bene che i Ministri o sono assenti, oppure non ascoltano)...

P R E S I D E N T E . Possono ascoltare anche se non sembra.

S O L A R I . Onorevole Presidente, questa è la prassi che si usa nel Parlamento italiano!

P R E S I D E N T E . Onorevole Solari, non lo dica! Questo non è proprio vero! Mi dispiace. Lasci giudicare alla Presidenza. Non esprima giudizi per lo meno avventati. Continui il suo discorso.

S O L A R I . Capita anche quello che ho detto. Comunque ella, dal suo alto seggio, ha creduto di fare questa precisazione, e chi sta parlando si rimette, con la deferenza dovuta, alla Presidenza dell'Assemblea.

Dicevo dunque che in questa occasione noi non vogliamo entrare nelle differenze di fondo che ci distinguono, perchè noi socialisti siamo sostanzialmente favorevoli a questo disegno di legge, pur riscontrando, onorevole Ministro, che i diversi provvedimenti legislativi concernenti la Marina mercantile non sono mai riuniti insieme, in modo da dare una soluzione organica ai problemi di tale importante settore. Noi ci troviamo di fronte a provvedimenti presi sempre alla spicciolata, come in questo caso.

In questo caso, inoltre, onorevole Ministro, vi è da rilevare il fatto che noi siamo costretti a correggere vecchi provvedimenti legislativi scarsamente operativi o che, se hanno avuto una operatività, sono andati a tutto vantaggio dei grossi armatori e delle grosse ricostruzioni. Che cosa vuol dire, infatti, proporre oggi la riduzione, giusta anche se tardiva, della percentuale di tonnellaggio delle navi da costruire dal 75 al 50 per cento rispetto a quella da demolire, con la condizione dell'impegno a costruire, se

non che sono stati commessi appunto una serie di errori? Noi ci rendiamo conto che errori possono essere commessi, ma diciamo che bisogna fare il possibile per non commetterli.

D'altro canto, onorevole Ministro, se a questo provvedimento di legge, di cui comprendiamo la ragione, siamo sostanzialmente favorevoli, richiamiamo però la sua attenzione sulla necessità di una modifica sostanziale in ordine al potere di giudicare se le demolizioni e le nuove commesse siano conformi agli interessi dell'economia nazionale. Secondo l'articolo 2 del disegno di legge, tale giudizio è riservato al Ministro della marina mercantile; ma io credo, onorevole Ministro, che si chieda una facoltà discrezionale troppo ampia, che sarebbe preferibile limitare.

Vorrei ricordare che recentemente, con la legge 22 marzo 1961, n. 301, nel modificare una legge di molti anni fa, è stato istituito un Comitato consultivo, con potere di esame e di valutazione sui contributi da concedere alle nuove costruzioni navali. Ebbene, io domando a lei, onorevole Ministro, nella convinzione di trovarla perfettamente d'accordo, se non sia il caso che, ai fini dell'ultimo comma dell'articolo 2, sia richiesto il parere di quel Comitato consultivo; se non sia il caso, cioè, di chiedere a quel Comitato consultivo, che ha il compito di seguire costantemente l'andamento della nostra industria cantieristica, di intervenire per esprimere un suo parere, che dovrebbe, a nostro avviso, essere anche parzialmente vincolante, nel senso che il Ministro, qualora non ritenesse di uniformarsi ad esso, dovrebbe darne motivazione al Parlamento e quindi al Paese.

All'uopo noi socialisti abbiamo presentato un emendamento tendente a sopprimere, nel terzo comma dell'articolo 2, le parole « a giudizio insindacabile del Ministro della marina mercantile » e ad aggiungere i seguenti commi: « Il giudizio di conformità agli interessi dell'economia nazionale è espresso dal Ministero della marina mercantile sentito il parere del Comitato di cui all'articolo 3 della legge 22 marzo 1961,

n. 301, con il provvedimento di ammissione contemplato dal successivo articolo 5.

La deliberazione difforme da tale parere deve essere motivata »

Riconoscendo a questo provvedimento il carattere di necessità e di urgenza, aggiungo solo che il beneficio del contributo massimo previsto da questo disegno di legge dovrebbe essere esteso anche alle navi di piccolo cabotaggio, cioè alle navi che abbiano tonnellaggio pari o inferiore alle 500 tonnellate di stazza lorda.

Come vede, onorevole Ministro, non mi sono dilungato molto su questo disegno di legge. Rendendoci conto che qui è in gioco una delle più belle e gloriose tradizioni del nostro Paese, quella della Marina mercantile, vogliamo che anche in questo settore si trovi la possibilità di procedere in maniera da adeguarci a quanto fanno tutti i Paesi più avanzati della nostra Europa ed anche di altri Continenti. Noi non vi mettiamo bastoni tra le ruote, ma dovete cercare qualche volta di comprenderci, dovete cercare di rendervi conto che noi non facciamo una opposizione preconcepita e sterile. Noi sappiamo, nella nostra coscienza e nella nostra responsabilità di fronte al corpo elettorale che ci ha mandati qui, quando dobbiamo dire di « no » vigorosamente, e quando invece possiamo e dobbiamo dire di « sì ». Questa è una delle rare occasioni in cui ci accade di poter dire « sì » ad un provvedimento di legge, naturalmente a condizione che venga accettato l'emendamento che abbiamo presentato.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Zucca. Ne ha facoltà.

Z U C C A . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, finalmente è giunto in discussione in Aula il disegno di legge n. 1618, disegno di legge tormentato e discusso che dovrebbe modificare il capo X della legge n. 622, la quale prevedeva contributi per la costruzione di nuove navi e la demolizione delle vecchie. Quella disposizione di legge praticamente si può paragonare ad una nave che al momento del varo non sia riuscita ad abbandonare com-

pletamente la propria invasatura e si sia trovata subito arenata nei bassi fondali: in questo caso nei bassi fondali della politica marinara seguita dai Governi italiani dal 1945 ad oggi.

Un'altra caratteristica del disegno di legge in esame è quella di essere croce e delizia per il Ministro della marina mercantile. Croce perchè l'onorevole Ministro della marina mercantile non ha visto approvare il disegno di legge secondo un velocissimo ruolino di marcia, inadatto, secondo noi, alla serietà della discussione, soprattutto quando si vuole rimediare a dei gravi errori più voluti che accidentali; croce perchè le enormi insufficienze e contraddizioni contenute nel capo X della legge n. 622 sono anche da imputare al Ministro della marina mercantile, che, se non erro, è stato tra i firmatari di quella legge; croce ancora perchè a pochi mesi dall'entrata in vigore del capo X della legge n. 622 si poteva già agevolmente constatare che quelle disposizioni non potevano raggiungere l'obiettivo per il quale erano stati stanziati i dieci miliardi. Malgrado ciò, si è pensato a proporre delle modifiche solo con molto ritardo, nonostante che la legge oggi sottoposta a modifiche fosse praticamente inoperante già all'indomani della sua approvazione.

Delizia del Ministro della marina mercantile, questo disegno di legge, in quanto in questi ultimi tempi non vi è stata cerimonia attinente alla marina mercantile ove il Ministro o il Sottosegretario o chi per loro non abbiano definito sabotaggio, ostruzionismo la posizione della sinistra nei riguardi dei problemi marittimi del nostro Paese. Ed in particolare venivano citati, e ne abbiamo avuto la prova documentata, specie dopo la visita che ha fatto l'onorevole Ministro a Livorno, i due cattivi e testardi senatori comunisti che non avevano permesso al Ministro della marina mercantile di inondare di commesse i cantieri navali. Io domando se, di fronte ai problemi che sono dinanzi a noi, per quanto riguarda lo sviluppo della marina mercantile nel nostro Paese, di fronte alla nostra posizione, che si riassume nella rivendicazione della necessità di effettuare maggiori investimenti nel

settore pubblico dell'armamento marittimo, e di impostare una politica marinara che possa impedire la smobilitazione dei cantieri, io domando, ripeto, se, di fronte a una posizione di questo genere, è giusto e serio ridurre il tutto ad un conflitto tra il Ministro della marina, buono, paterno, sensibile ai problemi sociali, e due senatori discoli e cattivi che non riescono neppure a spiegarsi e rifiutano anche il gentile invito del Ministro di recarsi nel suo ufficio, per spiegarsi a loro agio, per essere compresi e accontentati. È facile definire tutto questo come una meschina, direi, manovretta propagandistica per mascherare la realtà delle cose; perchè durante quelle manifestazioni, quando si definiva sabotaggio, ostruzionismo la posizione delle sinistre, per quanto riguarda le leggi marinare nel nostro Paese, si faceva tutto questo per mascherare la vera realtà del settore. Perchè, durante quelle manifestazioni, il Ministro della marina mercantile non ha mai detto che il C.I.R. era intento a preparare il piano di riduzione dell'attività cantieristica nel nostro Paese, piano che è stato ultimato in questi giorni e che, secondo le notizie della stampa, dovrà essere discusso il 19 dicembre negli organismi del Mercato comune? Perchè non si è detto che vi è questa smobilitazione in atto?

La nostra posizione nasce da un riesame obiettivo della legislazione italiana in questo settore, che è costata allo Stato oltre 120 miliardi di contributi, ottenendo il risultato, come già ho denunciato in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile, di avere una flotta che per il 64 per cento è stata acquistata all'estero. Tutta la fatica del Ministro per dimostrare che era l'opposizione che impediva ai nostri cantieri di lavorare e di ricevere commesse, ha ottenuto un risultato ben meschino. La condanna viene appunto dal Convegno di studio organizzato dai Comuni e dalle Provincie di La Spezia, Livorno e Genova e svoltosi recentemente a La Spezia. Da quel Convegno è uscita la condanna della politica marinara del Governo e in quella sede si sono avanzate quelle rivendicazioni che noi abbiamo sempre sostenuto. Altro che sabotaggio ed ostruzionismo, altro che non es-

sere capaci di far comprendere al Ministro le nostre critiche e la nostra impostazione!

Al Convegno di La Spezia il Sindaco di Genova ha dichiarato che: « Il problema cantieristico, dovendo essere visto nella sua stretta e non attenuabile concatenazione con lo stato dei traffici marittimi, richiede da un lato soluzioni capaci di aumentare la competitività cantieristica sui mercati mondiali, dall'altro provvedimenti idonei a ridurre le oscillazioni congiunturali ». Sotto questo profilo, il sindaco di Genova ha anche sottolineato « la funzione delle flotte a partecipazione statale, cui dovrebbe competere il compito di potenziare la penetrazione della Marina italiana sui mercati internazionali e di costituire con le proprie commesse cantieristiche un volano anticongiunturale in modo da evitare quei periodi di caduta di impiego che agiscono anche sui livelli dei costi di produzione ». Il Sindaco di Genova ha ancora continuato, chiedendo una politica più organica per tutto quanto riguarda lo sviluppo della Marina nel nostro Paese.

Quel Convegno di studi segue ad altri delle comunità marittime dell'Adriatico, che praticamente sono concordi nel richiedere una nuova politica marinara e nel condannare la politica frammentaria fin qui seguita.

Uno dei ritornelli del Ministro della marina mercantile era ed è che l'opposizione non riesce mai ad essere costruttiva. Ma anche in questo disegno di legge che oggi discutiamo, e soprattutto nella legge che si vuole correggere, trovano espressione al massimo proprio quelle iniziative ed indirizzi governativi da noi criticati e denunciati. Se andiamo a vedere la discussione della legge n. 622 alla Camera dei deputati, constatiamo che, dopo le critiche di carattere generale avanzate dalla nostra parte, si propose che il contributo per la costruzione e demolizione delle navi fosse esteso anche alle navi-passeggeri. Si chiese anche che alle società Finmare venisse concessa la priorità nell'ammissione al contributo. Ma di fronte a questi modesti emendamenti, che praticamente avrebbero reso più operante la legge, il relatore rispose che essi non potevano essere accettati, per non turbare l'armonia della legge stessa. Di rincalzo

l'onorevole Tambroni, allora Ministro del bilancio, che proveniva da lunghi anni di permanenza al Ministero della marina mercantile, precisò inoltre che la Finmare non si proponeva di disarmare alcuna nave passeggeri, mentre invece, dopo poco tempo, si disarmarono i due « Conti », con tutte quelle conseguenze scandalose che sono state denunciate da questa parte. Quindi non c'è motivo di irritarsi — e questa è la dimostrazione — quando noi diciamo che era ed è evidente il proposito di favorire il grande armamento, di lasciare, in questo caso, tutta la torta dei dieci miliardi ai grandi armatori. E la percentuale della demolizione e della ricostruzione nel disegno primitivo, ed anche il limite delle 25.000 lire, ne sono la prova. Infatti, se noi andiamo a guardare il contributo spettante secondo le tabelle della legge n. 522 all'epoca dell'approvazione della legge n. 622, e cioè nel 1959, vediamo che le differenze superavano largamente le 25 mila lire, ed in certe categorie le superavano del doppio per ogni tonnellata di peso. Però, 25.000 lire a tonnellata per le grandi navi rappresentano oltre un decimo del costo cantiere per ogni tonnellata di peso, mentre per le piccole navi, le 25.000 lire a tonnellata arrivano sì e no ad un quattordicesimo del costo cantiere per tonnellata di peso.

Se a tutto questo noi aggiungiamo le difficoltà che incontrano i piccoli armatori per i finanziamenti, nonchè il maggior periodo di ammortamento richiesto quando si tratta di acquistare o di costruire navi addette al piccolo cabotaggio, se noi consideriamo la esclusione della Finmare per quanto riguarda le navi-passeggeri, appare evidente che, come volevamo dimostrare, i dieci miliardi sono stati una riserva di caccia dei grandi armatori, mentre i piccoli sono rimasti a guardare. Ed anche qui non siamo noi che denunciemo questi fatti, onorevole Ministro ed onorevoli colleghi: sono i più direttamente interessati, sono i piccoli armatori ed esercenti il piccolo cabotaggio, i quali, in una loro assemblea, hanno dichiarato e denunciato: « Secondo notizie ufficiose, ma che si può ritenere che pecchino per eccesso e non per difetto, a tutt'oggi solo due dei dieci miliardi stanziati per favorire le nuove

costruzioni, attraverso la demolizione di vecchie navi, hanno trovato utilizzazione. Dal 3 settembre 1959, giorno di entrata in vigore della legge, al 31 gennaio corrente anno, sarebbero difatti state accolte domande per la demolizione di 32 navi, per un totale di circa 589.000 tonnellate di stazza lorda, e per la costruzione di dieci navi, con il contributo dello Stato per oltre un miliardo e mezzo ».

« Ma quello che ancor più conferma il giudizio già da noi espresso sul disegno di legge, lo si può vedere dai nominativi dei committenti di nuove costruzioni: nominativi di grandi complessi armatoriali o di grandi armatori, con la quasi completa assenza dei nomi dei proprietari delle navi passate alla demolizione ».

Questo significa che i grandi armatori acquistavano navi dal piccolo armatore — o anche all'estero, forse — per ottenere il contributo. E questa completa assenza dei nomi dei proprietari delle navi da demolire non ha mai messo in allarme il Ministro della marina mercantile, allorchè venivano presentate le domande per il contributo?

Continuano gli armatori: « Non vogliamo con ciò dire che questi ultimi non abbiano avuto un piccolo vantaggio dalla legge numero 622, ma è indubbio che questa abbia mancato al suo scopo, che doveva essere quello di permettere agli armatori di sostituire le proprie vecchie navi con altre di nuova costruzione ».

Ora, io lascio giudicare al Senato se qui non vi sia proprio una denuncia che rasenta anche degli aspetti scandalistici, e lascio giudicare al Senato il fatto che non sono stati presi subito dei provvedimenti, non appena si è riscontrato che mancava il nome del proprietario della nave da demolire. Mancando il nome del proprietario della nave che veniva demolita, la legge in realtà non dava il contributo per il rinnovo della flotta, ma permetteva soltanto delle speculazioni a favore dei grandi armatori e delle grandi società armatoriali del nostro Paese. Sono gli armatori più piccoli, più modesti che lo dicono, che lo denunciano pubblicamente; e forse a suo tempo essi avevano

anche segnalato il fatto al Ministero della marina mercantile.

Onorevoli colleghi, fatte queste constatazioni obiettive, serie, concrete, che nessuno può smentire, noi crediamo che, se si vuol fare una legge veramente seria, che non si limiti solamente a delle enunciazioni teoriche destinate a rimanere senza pratica attuazione, se si vuole veramente andare incontro al piccolo armamento, ai piccoli e medi cantieri, non si possa prescindere da un esame particolareggiato dei difetti ai quali oggi si intende ovviare con delle modifiche. Questo anche perchè vi sono dei traguardi. Alla data del 1963, che è il traguardo da voi sempre indicato, cesserà ogni possibilità di dare questo tipo di contributi; perciò bisogna fare una legge che riesca a realizzare, almeno per la fine del 1963, l'obiettivo di utilizzare questi otto miliardi e mezzo a favore del piccolo armamento.

A mio parere, questo esame particolareggiato avrebbe dovuto essere contenuto sia nella relazione ministeriale sia in quella del senatore Armando Angelini. In particolare, mi sembra che la relazione del senatore Angelini, anche in rapporto alla sua conoscenza del problema e alle sue capacità, sia troppo frettolosa; infatti il senatore Angelini se l'è sbrigata, se non erro, con 88 righe, e citando un dato in meno rispetto a quelli contenuti nella relazione ministeriale. Mi è sembrata un po' — e chiedo scusa al relatore — come la difesa d'ufficio di un avvocato in Pretura che, mentre indossa il paltò ed imbecca l'uscita, chiede la clemenza della Pretura per l'imputato.

Tuttavia noi abbiamo fatto questo esame serio e particolareggiato, senza meriti speciali, poichè era anche facile. L'abbiamo fatto parlando del problema con dirigenti di piccoli e medi cantieri e con modesti armatori, e discutendo con loro sulla base proprio di tutte le modifiche che sono contenute in questo disegno di legge. E dal nostro esame accurato — fatto anche con il conforto di competenti — risulta, sulla base delle tabelle della legge n. 522, richiamate dall'articolo 3 del presente disegno di legge, che il limite massimo del contributo, fissato in lire 35.000, non ha senso, riferendosi sem-

pre alle differenze tabellari previste nell'esercizio 1961-62 e 1962-63.

Perchè? Perchè le tabelle della legge n. 522 prevedono una decurtazione annua del contributo iniziale previsto dal giugno del 1955 pari a circa un decimo del contributo stesso; quindi fino al giugno 1961 sono scattate sette decurtazioni.

Faccio alcuni esempi per le navi da carico secco o liquido o miste: per navi sino a 250 tonnellate di peso, con velocità di 10 nodi, il contributo iniziale del 1954 era di lire 74.500; riduzione annua: lire 6.042 per ogni tonnellata; il contributo tabellare per l'esercizio 1961-62 è di lire 32.206 a tonnellata e per l'esercizio 1962-63 di lire 26.164.

Faccio un altro esempio: per navi sino a 1.000 tonnellate, di velocità 15 nodi ed oltre, il contributo iniziale è stato di lire 68.500; riduzione annua: 5.555 lire; il contributo per l'esercizio 1961-62 è di lire 29.615 e per l'esercizio 1962-63 di lire 24.060. Per navi invece con velocità di 10 nodi abbiamo 23.493 lire per l'esercizio 1961-62 e lire 18.992 per l'esercizio 1962-63.

Ecco perchè, se questo disegno di legge verrà approvato così come è stato presentato, non si miglioreranno le condizioni e le possibilità del piccolo armamento e questi contributi resteranno sempre un pascolo per il grande armamento. Nei nostri emendamenti, pertanto, noi proponiamo le 35.000 lire per tonnellata per le navi sino a 500 tonnellate di stazza lorda, cioè praticamente per tutte le navi che esercitano il piccolo cabotaggio.

Questo, a nostro parere, è il minimo che si possa fare per rendere questa legge possibile, affinchè non si verifichi quanto di scandaloso è avvenuto in passato nella concessione di questi contributi. Questo è il minimo che si possa fare, se effettivamente si vuole incrementare il rinnovo della flotta addetta al piccolo cabotaggio. Perchè insisto su questo punto? Il fatto è che, dando le 35.000 lire per il piccolo cabotaggio, cioè per navi fino a 500 tonnellate di stazza lorda, e lasciando invece il gioco tabellare per tutte le altre navi di maggiore mole, si raggiungerebbe un certo adeguamento fra contributi e costo-nave, fra il piccolo e il gran-

de naviglio. Infatti, 35.000 lire per tonnellata di peso rappresentano per il piccolo naviglio, grosso modo, un decimo del costo della nave; e con 18-20.000 lire, per una grande nave, si raggiunge ugualmente il decimo del costo.

Accettando il nostro emendamento, si creerebbero quindi le condizioni effettive che possono consentire al piccolo armamento di usufruire dei benefici di questa legge in maniera concreta, e non già come per il passato. Non accettare l'emendamento, invece, vorrebbe dire continuare nella linea sbagliata. Se noi volessimo concedere 24-25.000 lire al piccolo armamento, il quale già nel passato non ha potuto usufruire dei contributi, evidentemente perpetueremmo il difetto lamentato, che non verrebbe per nulla corretto. Lasciando il contributo al gioco tabellare, per il piccolo armamento verrebbe annullato anche il beneficio dato dal nuovo rapporto fra tonnellaggio demolito e tonnellaggio da ricostruire.

D'altra parte, chiedendo le 35.000 lire per le navi di piccolo cabotaggio, non facciamo altro che chiedere al Senato di estendere, in modo parziale, quel criterio che è stato seguito quando, con la legge n. 301, si sono modificate le tabelle della legge n. 522, fissando il contributo al 1957; e il contributo che oggi riscuotono i cantieri in base alla legge n. 301 è stato fissato al 1957. Praticamente hanno funzionato solo due decurtazioni annue, rispetto a quelle fissate dalla legge Tambroni.

Sarebbe comunque un atto di giustizia verso i piccoli armatori, come ha riconosciuto anche il relatore della legge n. 301, quando ha dichiarato che il sistema del contributo « degressivo » (lo ha chiamato proprio così) non risponde allo scopo al quale sono stati destinati i contributi, perchè il contributo decrescente è quasi sempre fuori dalla realtà economica della produzione cantieristica.

Quindi, elevare a 35.000 lire fisse il contributo per il piccolo armamento vuol dire attuare anche un criterio di giustizia verso questo settore della marina, che si trova in particolari difficoltà per quanto riguarda il rammodernamento della flotta addetta al

piccolo cabotaggio, la quale riveste notevole importanza per il nostro Paese. Infatti il piccolo cabotaggio ha trasportato l'anno scorso 30 milioni di tonnellate di merci, su un complesso di 100 milioni di tonnellate, e nel primo semestre di quest'anno è giunto a 18 milioni di tonnellate, superando di 3 milioni i quantitativi trasportati nel primo semestre del 1960. Il settore, come vedete, è importante anche se il suo nome, « piccolo » cabotaggio, può dare l'idea di qualche cosa di modesto e limitato. Il piccolo cabotaggio ha invece una sua grandissima importanza nell'economia di tutto il Paese.

Chi conosce un po' la situazione del piccolo cabotaggio e questo tipo di navi, chi ha una certa infarinatura di che cosa vuol dire navigare, non può disconoscere che anche in questo settore vi è un'urgente necessità di rinnovare il naviglio perchè questo settore minore del traffico marittimo sente in misura almeno uguale a quello maggiore la necessità di avere navi moderne, veloci, sicure ed anche destinate ad un carico specializzato; e ciò non solo per una maggiore economia, non solo per reggere più validamente la concorrenza nei riguardi delle navi estere, che sono diventate pericolose oggi anche per quanto riguarda il cabotaggio nazionale, ma altresì per difendere e rendere più sicura la vita degli equipaggi delle piccole navi, i quali vivono tra rischi e fatiche senza dubbio superiori a quelli della navigazione alturiera. Chi è un po' pratico di queste cose sa che cosa vuol dire navigare nel Mediterraneo in tempesta, insidiati dalle coste e dalle secche, con delle piccole navi che quasi sempre, o nella maggioranza dei casi — e ci sono le statistiche a confermarlo — hanno dei carichi pericolosissimi, quali sono per esempo quelli di minerali, di acciaio, di marmo, di grano alla rinfusa, di manufatti in coperta, carichi che mettono spesso la nave in difficoltà, particolarmente quando il mare è agitato. Io sono più che certo che, se si facesse una statistica della tragicità dei naufragi, si constatarebbe che i naufragi che hanno colpito le navi di piccolo cabotaggio sono stati senza dubbio i più tragici: vi sono state infatti navi completamente

sparite, di cui non si è trovata più alcuna traccia o perchè si sono ribaltate a causa del carico, o perchè hanno ceduto nelle loro parti vitali a causa del mare grosso e della loro vetustà, trascinando nei gorgi anche l'equipaggio.

Pertanto, creando una legislazione che abbia come scopo specifico il rinnovo della flotta di piccolo cabotaggio, oltre a risolvere un problema economico, che come tale interessa evidentemente tutta l'economia nazionale, noi compiamo anche un atto di umanità, assolviamo, direi, un obbligo, cioè quello della difesa della vita degli equipaggi di queste piccole navi, i quali trascorrono la loro vita tra continui pericoli e gravi disagi.

Noi chiediamo inoltre che alle società Finmare sia concesso il massimo del contributo. Con ciò non crediamo certamente di poter risolvere tutti i problemi che assillano oggi le società di preminente interesse nazionale, e non crediamo nemmeno che, attraverso questo contributo modestissimo, si possano mettere tali società in condizione di poter potenziare la loro flotta. Ma chiediamo questo anche e soprattutto perchè ciò induca i Ministeri competenti ad imporre alle società di preminente interesse nazionale — e in questo caso in modo particolare alla « Tirrenia » e all'« Adriatica » — la costruzione di piccole navi da adibire a quei traffici locali, che, secondo il disegno di legge presentato al Senato e poi sospeso o ritirato dal Ministro, si volevano dare all'armamento libero.

Badate che a pensare a queste cose c'è da farsi venire il capogiro. Infatti, sulla base di quel disegno di legge, i servizi di collegamento tra la Sardegna e le isole minori e la Corsica e tra le isole Tremiti e il Continente dovevano essere concessi all'armamento privato, aumentando la sovvenzione per le suddette linee da 300 a 500 milioni annui per la durata di 20 anni; i duecento milioni in più dovevano essere il compenso per l'armatore assuntore delle linee, in quanto questi avrebbe dovuto costruire navi nuove, essendo quelle in servizio ultravetuste. Il naviglio da rinnovare sarebbe pari a 1.600 tonnellate di stazza lorda, che si verrebbero a pagare 4 miliardi e 200 milioni.

Il grave e preoccupante è che tutto questo ci viene gabellato come un provvedimento tendente a difendere l'economia nazionale, adducendo che queste linee sono passive, che le società Finmare non possono gestirle! Noi faremo quanto è in nostro potere perchè tutto questo non avvenga e speriamo che con il nuovo disegno di legge che verrà presentato tutto questo sia eliminato. Anche nella dannata ipotesi di voler passare i servizi sopracitati all'armamento libero, lo Stato avrebbe sempre convenienza a costruire in proprio queste navi. Non si debbono pagare 1.600 tonnellate di stazza lorda di naviglio circa 4 miliardi e mezzo.

Io concludo riservandomi di illustrare sia pure brevemente gli emendamenti che abbiamo presentato e precisando che con ciò noi non crediamo certamente di poter costruire qualche cosa di nuovo, di dare un indirizzo nuovo alla politica marinara del nostro Paese. Noi consideriamo anzi questo disegno di legge, che praticamente è una protuberanza delle leggi-tampone, come la fine, la chiusura, la lapide di quella politica marinara che dal 1949 ad oggi ha sempre portato all'emanazione di provvedimenti frammentari, che hanno sempre favorito il grande armamento, trascurando completamente quella che è la funzione di una Nazione marinara come la nostra nello sviluppo dei traffici mondiali. Noi vogliamo considerare questo disegno di legge come la fine di questa politica e faremo il possibile perchè anche nel disegno di legge, che discuteremo successivamente, sul credito marittimo, si possa dare un indirizzo nuovo alla politica marinara del nostro Paese, un indirizzo tale che sia diretto effettivamente a soddisfare tutte le esigenze, e non solamente a fare delle leggi richieste, indicate e qualche volta anche scritte dai grandi armatori. Questo è il nostro impegno e in

questo impegno noi continueremo sempre con la stessa tenacia, con la stessa pazienza, anche se il ministro Jervolino continuerà a definirci come dei discoli e dei cattivi che non vogliono accogliere le sue paterne proposte. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Barbaro. Ne ha facoltà.

B A R B A R O . Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, sul disegno di legge n. 1618 in esame, che apporta modifiche alla legge del 24 luglio 1959, n. 622 recante interventi a favore dell'economia nazionale, farò qualche breve osservazione ed anche qualche modesta proposta. Anzitutto mi pare piuttosto vago, indeterminato e troppo generale l'oggetto, sia della legge, sia del disegno di legge. Infatti, quando si parla di interventi a favore della economia nazionale, si è portati a pensare che si tratti di un provvedimento veramente generale, che riguardi tutta l'economia nazionale, mentre invece il disegno di legge riguarda il rinnovamento della sola gloriosa e benemerita nostra marina mercantile. D'altro canto, tutti i provvedimenti che hanno un carattere finanziario indirettamente interessano tutta l'economia nazionale. E allora sarebbe stato molto meglio specificare la finalità della legge, che è di favorire la marina mercantile direttamente, e altresì, indirettamente, l'economia nazionale. Io quindi modificarei il titolo del disegno di legge, riportandolo alla specifica finalità del provvedimento.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. D'accordo.

B A R B A R O . Ne prendo atto e la ringrazio.

Presidenza del Vice Presidente TIBALDI

(Segue B A R B A R O). È noto che la marina mercantile dà all'economia nazionale un apporto di circa 150 miliardi all'anno, quindi poco meno delle rimesse dei nostri emigrati nel mondo. È superfluo accennare in questa sede all'importanza che la marina mercantile ha per tutti gli Stati, e in specie per una Nazione eminentemente marinara, che ha confini, purtroppo, ristretti ed angusti, come l'Italia. Si direbbe che essa rappresenti quasi un'estensione, un'espansione del territorio nazionale, in compenso quasi alle gravissime perdite territoriali che, purtroppo, abbiamo subite. Io dicevo, parlando di altri Stati, che in fondo la grandezza dello Stato è incrementata dalla marina, perchè con la navigazione si affrontano meglio e si superano le tormenti della storia. Migliorare quindi e perfezionare la nostra marina è una necessità e, direi, insieme un preciso dovere. Guai a non farlo! Saremmo soffocati da tutti gli altri popoli, molto meno adatti a navigare di quanto non sia il nostro, che è il più grande popolo marinaro che vi sia al mondo: naviga sui mari, come naviga nei cieli, sempre vittoriosamente!

Nè si parli della concorrenza e della sostituzione con altri mezzi di trasporto, giacchè in quella che io ho sempre chiamato la rivoluzione dei trasporti, e che è la più feconda fra le rivoluzioni che abbiano interessato l'umanità, i differenti mezzi di trasporto si sommano e non si eliminano. Tutti i mezzi possono e debbono coesistere, qualunque sia lo sviluppo di alcuni di essi. È importante trovare però il giusto punto di equilibrio e di coesistenza, perchè ogni mezzo di trasporto deve agire nel proprio ambito ed allora sarà fecondo di bene per tutti.

Quanto mai saggi e degni di piena approvazione sono gli emendamenti proposti dall'onorevole relatore Angelini circa la pesca oceanica. Io, approfittando della cortesia dell'onorevole Ministro e della particolare

competenza dell'onorevole relatore, crederei opportuno aggiungere, agli emendamenti proposti dal relatore per la pesca oceanica, l'altro « ed anche d'altura », in maniera che sia compresa anche la pesca non oceanica, ma fatta a grande distanza. Credo che lo emendamento potrebbe giovare precisamente a quell'armamento minore, a cui si riferisce giustamente il relatore e che naturalmente ha la sua grande importanza e va particolarmente aiutato perchè svolge un'attività degna di tutta la considerazione.

La pesca costituisce un'attività che va particolarmente incoraggiata, onorevole Ministro, perchè il mare non è sfruttato che in minima parte, come si sa, e noi siamo circondati dal mare. Specialmente le zone meridionali dovrebbero essere particolarmente curate agli effetti dell'armamento nel campo della pesca, tanto d'altura che oceanica. Si prestano le zone dal punto di vista geografico; si prestano gli uomini, perchè in quelle zone vi sono marinai molto provetti. Ci sono sistemi di pesca speciali, come quello per la pesca del pesce spada, onorevole Ministro — sul quale richiamo tutta l'attenzione sua, del Senato e del relatore — per cui si adattano ora imbarcazioni a motore, che danno un rendimento enormemente maggiore di quello ottenuto precedentemente con le barche, bellissime dal punto di vista estetico, ma che davano un pescato molto minore di quello ottenuto con queste imbarcazioni, contenenti apparecchi speciali, e motorizzate. Mi permetto quindi di richiamare la sua attenzione anche su questo specifico problema, che interessa una delle più importanti attività della nostra pesca.

Fondamentale, dunque, è l'industria della pesca, che va incoraggiata moltissimo, estesa, perfezionata, tanto più che, come ben si sa, noi importiamo annualmente circa 50 miliardi di pescato dall'estero, che gravano molto sfavorevolmente sulla nostra bi-

lancia commerciale!... Se altri popoli marittimi, onorevole Ministro, come quelli dell'eroico e lontano Giappone, che io stimo molto per l'altezza spirituale che li caratterizza, arrivano dappertutto ed anche nel Mediterraneo, che è mare nostro nel senso vero della parola, non so capire perchè noi, che abbiamo una tradizione marinara infinitamente maggiore e migliore, non dobbiamo fare almeno altrettanto; è ben noto che i pescherecci giapponesi arrivano nel Mediterraneo, pescano in questo mare e forniscono anche la Nazione italiana di pescato. Ora, siamo in Italia; per noi fare altrettanto deve essere molto più facile, data, ripeto, la nostra gloriosa tradizione marinara, che va ricordata sempre maggiormente. È questione di volontà, di fede e di audacia: *audaces fortuna juvat*.

Le vie del mare, quasi come quelle del cielo, onorevoli senatori, sono veramente infinite: cerchiamo di percorrerle, e faremo opera saggia e feconda di bene per la nostra economia nazionale. Ma, come per la terra, così per il mare è necessario favorire il ritorno ed esso delle popolazioni, che tendono a disertarlo.

Purtroppo l'abbandono delle campagne coincide anche con l'abbandono delle spiagge e del mare: fenomeno grave, che va studiato ed a cui occorre provvedere con tutta la sagacia, con tutta la lungimiranza e con tutti i mezzi necessari.

Solamente con la certezza del diritto, senza demagogie, con visione lungimirante ed organica e con aiuti concreti saggiamente e sapientemente distribuiti, si possono fecondare, insieme con la terra, le immense e quasi non ancora sfruttate distese dei mari, che per tre quinti coprono il nostro travagliato pianeta!

PRESIDENTE. Poichè non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, i senatori Solari e Zucca in sostanza hanno accennato ad un'errata

politica mercantile che sarebbe stata condotta da 15 anni a questa parte. Ora, non c'è bisogno di fare dei grandi discorsi per dimostrare che questa affermazione non è esatta. Basterebbe considerare che nel 1945 avevamo 300.000 tonnellate di naviglio residuo dalla guerra, che prima della guerra avevamo circa 4 milioni di tonnellate di naviglio e che oggi abbiamo oltre 5 milioni di tonnellate di naviglio.

BERTOLI. Faccia il paragone con lo aumento della flotta mondiale e vedrà che i conti non tornano.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. I conti tornano perfettamente. Specialmente se esaminiamo quella che è la situazione della flotta mondiale e quella che è la flessione dei noli, abbiamo la dimostrazione esatta e precisa del fatto che oggi una gran parte del naviglio estero, ed anche del nostro, è in disarmo. Ma perchè è in disarmo? Per rendersi conto del fenomeno basti considerare che il nolo per il trasporto del carbone dall'America all'Italia, ad esempio, era nel 1955 di 11 dollari per tonnellata, mentre oggi è di 3 dollari per tonnellata!

Siamo di fronte ad una situazione di crisi del naviglio mondiale, dinanzi alla quale vi è da domandarsi quale interesse può esservi ancora a costruire navi, e specialmente navi da carico secco. Per quanto si riferisce alle costruzioni di navi per il trasporto merci e passeggeri, la concorrenza che attualmente si cerca di fare nel campo delle comunicazioni oceaniche mira ad acquisire, attraverso il miglioramento delle navi, il numero più elevato possibile di passeggeri, specialmente in relazione alla concorrenza del mezzo aereo.

BERTOLI. Allora la politica sarebbe sbagliata perchè abbiamo costruito troppe navi.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. No, la politica è esatta. Questo provvedimento, come gli altri che vedremo, cerca di arrivare all'ammodernamento del naviglio, poichè noi abbiamo ancora fra il nostro na-

viglio una quantità rilevante — circa il 27, 28 per cento — di navi vecchie.

G O M B I. L'onorevole Colasanto la pensa diversamente da lei.

A N G E L I N I A R M A N D O, *relatore*. La pensi pure come vuole. Se fossimo tutti della stessa opinione, basterebbe che qua ci fosse una sola persona a dire come la pensa.

Io ho dato la dimostrazione della situazione attuale del naviglio, tanto italiano quanto mondiale, in una grossa relazione che ho fatto, di più di 88 righe, senatore Zucca (infatti, il senatore Zucca misura la bontà delle relazioni dal numero delle righe) anche se in 88 righe si possono dire cose giuste e in 800 righe si possono dire tante cose sciocche! Ma io ringrazio il senatore Zucca, il quale mi ha detto che sono divenuto un avvocato di Pretura dopo 40 anni di professione di avvocato (*proteste del senatore Zucca*). Lo ringrazio perchè mi ringiovanisce. Fosse vero che tornassi a fare l'avvocato di Pretura!

In sostanza si possono avere quante opinioni si vogliono; ma la politica attuata dal Governo in questi 15 anni, del resto derivata da leggi approvate dal Parlamento, cominciando dalla legge Saragat del 1949, della quale fui relatore e dalla legge Tambroni del 1954, della quale fui pure relatore, ha consentito al nostro Paese di avere un posto assai preminente nel naviglio mondiale.

Il senatore Solari ha sollevato la questione del modo con il quale le domande d'ammissione ai benefici previsti dal disegno di legge dovrebbero essere esaminate ed ha proposto che si debba sentire il Comitato previsto dalla legge 22 marzo 1961. Noi riteniamo che questo non sia necessario, perchè la legge proposta prevede che le domande siano esaminate da un Comitato composto dal Ministro, dal direttore generale del naviglio e da due funzionari dei Ministeri della marina mercantile e del tesoro. Sono questi funzionari che esamineranno, sotto i vari aspetti, le domande, ed esprimeranno il loro parere al Ministro, il quale

regola la politica marinara del Paese e di essa risponde davanti al Parlamento. Del resto, egli avrà sempre la possibilità di sentire, se vuole, qualunque altro competente. Bisogna però accelerare i tempi, bisogna evitare che, attraverso comitati e sottocomitati, si ritardi la deliberazione.

Z U C C A. Però la nuova costruzione deve sempre passare all'esame della Commissione prevista dalla legge n. 301.

A N G E L I N I A R M A N D O, *relatore*. Se già passa all'esame di quella Commissione, è inutile richiedere che ci passi un'altra volta.

Un altro punto toccato dal senatore Zucca è quello riguardante il naviglio minore. Ora, la relazione presentata dal ministro Jervolino e la mia relazione, se pur di 88 righe, sottolineano che il disegno di legge proposto è a favore anche del naviglio mercantile di piccolo cabotaggio. Il senatore Zucca avrebbe dovuto, però, portarci una statistica, dirci cioè quante navi di 500 tonnellate di stazza lorda navigano oggi. Avrebbe dovuto dimostrarci che le navi di piccolo cabotaggio non sono antieconomiche. La realtà però è questa: queste navi oggi non consentono di sopportare le spese della loro gestione e sono praticamente antieconomiche.

Una volta — lei lo sa, senatore Zucca, come lo so io che sono nato vicino al mare — il personale di queste navi lavorava a partecipazione, prendeva un terzo del beneficio e poi, quando la nave arrivava in porto, scaricava e caricava la merce. Era una specie di artigianato del mare. Successivamente però è intervenuta — a ragione — una norma sindacale per cui questo personale è stato equiparato a quello delle grandi navi e percepisce le stesse retribuzioni; e inoltre, quando queste piccole navi arrivano in un porto, sono le compagnie portuali che scaricano e caricano, il tutto con i relativi oneri.

Lei avrebbe dovuto portarmi delle statistiche riguardanti le navi di piccolo cabotaggio; allora si sarebbe visto che il piccolo cabotaggio ha finito di poter vivere.

Z U C C A Che cosa intende per piccolo cabotaggio?

ANGELINI ARMANDO, *relatore*
Le navi di 500 tonnellate di stazza lorda.

Z U C C A Sono le navi addette al traffico fra i porti nazionali

ANGELINI ARMANDO, *relatore*
Che traffico vuole che ci sia?

Z U C C A Legga gli atti dell'Assemblea del piccolo armamento navale e vedrà.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*.
Il piccolo armamento può dire tutto quello che vuole, ma noi dobbiamo vedere come stanno le cose

Z U C C A Il piccolo cabotaggio ha trasportato 30 milioni di tonnellate di merci. Ecco come stanno le cose

ANGELINI ARMANDO, *relatore*
Che tipo di merci? Non basta dire che sono stati trasportati 30 milioni di tonnellate.

Z U C C A. Ma lei vuole eliminare il traffico del piccolo cabotaggio!

ANGELINI ARMANDO, *relatore*
Se parla lei, non posso parlare io!

DE LUCA LUCA Noi qui abbiamo capito che, secondo lei, bisogna eliminare il piccolo cabotaggio

ANGELINI ARMANDO, *relatore*
Nossignore: ho detto che il piccolo cabotaggio è antieconomico e che va scomparendo. Una delle ragioni di questo declino è la concorrenza della strada e della stessa ferrovia. Faccio l'esempio della mia regione marmifera; un tempo i marmi pregiati di Carrara e di Massa venivano trasportati a Napoli, a Catania, a Palermo per mezzo di navi di piccolo cabotaggio; oggi non c'è più una nave che parta, perchè i marmi sono trasportati per ferrovia o per strada, e non più per mare.

Z U C C A Non dica queste cose!

ANGELINI ARMANDO, *relatore*.
Indipendentemente da questi rilievi, faccio notare che la legge innova rispetto alla legislazione precedente, favorendo anche le costruzioni del piccolo cabotaggio, come ha riconosciuto lo stesso Ministro nella sua relazione e come ho avuto modo di segnalare a mia volta in quelle 88 righe in cui ho esposto il mio pensiero, quando ho scritto testualmente: « È ovvio che di tale riduzione (dal 75 al 50 per cento) si potrà avvalere l'armamento minore, prima quasi completamente escluso »; e quando ho aggiunto, a proposito del contributo elevato a 35.000 lire per tonnellata di peso: « Anche questo provvedimento, pur agevolando l'intero settore armatoriale, non mancherà di suscitare sensibili vantaggi per l'armamento minore, per il quale, come è noto, il problema del costo di costruzione è ancora più sentito in quanto è provato che il costo delle unità di medio o piccolo tonnellaggio è mediamente maggiore di quelle di tonnellaggio più grande »

Ho portato all'attenzione dei colleghi questi due elementi innovatori, che, senatore Zucca, avrebbero dovuto essere approvati anche da voi: primo, l'inclusione dell'armamento minore; secondo, l'elevazione a 35.000 lire della misura massima di contributo dello Stato.

Z U C C A. La misura massima non la prende nessuno. Faccia il conto secondo le tabelle della legge n. 622.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*.
Se il senatore Zucca mi consente di concludere, dirò che la relazione governativa e la mia modesta e piccola relazione mettono in evidenza come questo provvedimento modifichi in meglio la legge del 24 luglio 1959, n. 622, e offra senza dubbio maggiori possibilità di ammodernamento ulteriore del nostro naviglio. Conseguentemente io ritengo che, per queste ragioni, il Senato debba approvare il disegno di legge

Per quanto si riferisce agli emendamenti, su di essi risponderò man mano che il Presidente li sottoporrà all'esame del Senato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarò estremamente breve e resterò rigorosamente nei limiti del disegno di legge, sul quale il Senato deve dare il suo parere e, mi auguro, anche la sua approvazione. Non posso raccogliere le critiche di ordine generale che sono state fatte dai settori di estrema sinistra, prima di tutto perchè ci porterebbero molto lontano e poi perchè io ho esaurientemente risposto, in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile, alle diverse osservazioni che furono fatte allora e sono state oggi ripetute. Mi sarei anche dispensato dal pronunciare brevi parole ed avrei risposto, come farò, di volta in volta sui singoli emendamenti, se il senatore Zucca non avesse fatto due gravi affermazioni. Non intendo soffermarmi sugli attributi rivolti alla mia persona poichè non voglio scendere sul terreno della polemica personale, che non gioverebbe a nessuno. Mi rendo conto che il senatore Zucca doveva trovare il pretesto della discussione di questo disegno di legge per giustificare un atteggiamento che comunque non ha giovato ai lavoratori e in modo particolare ai lavoratori dei cantieri. Però — pur non volendo fare della polemica che, nella migliore delle ipotesi, ci farebbe rimanere fermi nelle rispettive posizioni — non posso non rilevare che questa discussione — che non è stata ampia, come invece fu preannunciato in sede di Commissione, nè ha denunciato al Paese le gravi cose minacciate — poteva farsi benissimo in Commissione in sede deliberante, parecchi mesi or sono. A quest'ora questo disegno di legge sarebbe ormai legge operante, che avrebbe permesso al Ministero di impegnare e spendere le somme messe a disposizione.

Il senatore Zucca ha detto tra l'altro che la legge n. 622 consente la speculazione e poi ha parlato addirittura di « fatti scandalosi ». Ciò è smentito da due circostanze di fatto. Innanzitutto il senatore Zucca deve tener presente che la legge n. 622 fu appro-

vata il 24 luglio 1959 e che in due anni non è stato possibile impegnare tutti i dieci miliardi. Abbiamo potuto impegnare soltanto 2.561.862.544. Mi pare che ciò costituisca la smentita più onesta e clamorosa alla grave ed ingiusta affermazione.

In secondo luogo, senatore Zucca, tenga presente che quella legge era congegnata in modo tale per cui agli armatori liberi non è riuscita gradita. Tanto ciò è vero che noi, nel chiederne la proroga, abbiamo dovuto introdurre delle provvidenze più favorevoli allo scopo di stimolare gli armatori — grandi, medi o piccoli che siano — ad avvalersi delle disposizioni per operare la demolizione delle navi vecchie, che sono antieconomiche e pericolose per la vita dei marittimi e dei passeggeri.

Mi è sembrato necessario consacrare nel verbale di questa seduta le dichiarazioni che ho fatte, perchè non è lecito a nessun parlamentare fare delle insinuazioni generiche senza portare le prove certe e sicure.

Per quanto riguarda gli emendamenti presentati dal senatore Solari, dirò genericamente per ora, salvo a ritornarvi sopra, che il relatore ha ricordato ciò che al senatore Solari forse è sfuggito, e cioè che prima ancora della legge del 1961 (la cosiddetta legge Jervolino, tanto per intenderci) il Ministro della marina mercantile, con decreto ministeriale 8 settembre 1959, in applicazione della legge n. 622, dispose che una Commissione esaminasse le singole domande e facesse le relative proposte al Ministro, proposte alle quali il Ministro si è sempre attenuto. Non v'è necessità, quindi, di ricorrere ad altre Commissioni, perchè fin dal 1959 esiste una Commissione la quale ha il compito, senatore Solari, di esprimere quei pareri di cui lei ha invocato la necessità.

SOLARI. Non sapevo questo.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Proprio perchè mi è sembrato che la cosa le fosse sfuggita gliel'ho ricordata.

In merito all'emendamento tendente ad introdurre l'articolo 3-bis — pur avendo il relatore fatto una garbata polemica con il senatore Zucca — dichiaro che non ho

difficoltà ad accettare il principio di concedere il massimo contributo al naviglio inferiore alle cinquecento tonnellate; così come non ho difficoltà a che sia dato il massimo contributo alle demolizioni e alle ricostruzioni che verranno fatte dalle quattro società di preminente interesse nazionale.

Io ringrazio il relatore e tutti i senatori intervenuti nel dibattito. Al senatore Barbaro — che sempre con tanta delicatezza e deferenza interviene nelle discussioni — devo dire che mi spiace di non poter accogliere la sua proposta per due considerazioni: prima di tutto perchè per la pesca vi sono altre provvidenze destinate proprio a quelle navi di cui lei, senatore Barbaro, ha fatto menzione; e poi perchè vi è il cosiddetto « Piano azzurro » che prevede delle provvidenze larghissime che saranno utili al naviglio che le sta particolarmente a cuore. Voglio anche soggiungere che la limitazione dei fondi disponibili non consente assolutamente di distrarli e destinarli a navi diverse da quelle che formano oggetto specifico della legge. Comunque desidero assicurare che in atto vi sono delle provvidenze e che altre sono in corso. Il disegno di legge sul « Piano azzurro » ha avuto il consenso di tutti i Ministeri competenti. Aspetto quello, più necessario, del Ministero del tesoro. Sono sicuro che detto disegno di legge soddisferà pienamente le esigenze prospettate dal senatore Barbaro (*Applausi dal centro*)

BARBARO. La ringrazio molto.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli nel testo proposto dalla Commissione

Avverto anzitutto che la Commissione ha così modificato il titolo del disegno di legge:

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

Si dia lettura dell'articolo 1.

C E M M I , *Segretario*:

Art. 1

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge gli articoli 43, 44, 45, 46 e 50 della legge 24 luglio 1959, n. 622, contenenti interventi in favore dell'economia nazionale, sono abrogati e sostituiti rispettivamente dagli articoli seguenti.

PRESIDENTE. Su questo articolo è stato presentato un emendamento da parte della Commissione. Se ne dia lettura.

C E M M I , *Segretario*:

« Sostituire il testo dell'articolo con il seguente:

” La validità delle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, è estesa al periodo dal 4 settembre 1961 al 30 giugno 1963.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 43, 44, 45, 46 e 50 della legge citata al comma precedente sono sostituiti rispettivamente dai seguenti articoli 2, 3, 4, 5 e 6 ” »

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di illustrare questo emendamento

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. Il primo comma dell'emendamento tende ad evitare che si verifichino soluzioni di continuità tra le disposizioni della legge n. 622 del 1959 e quelle contenute in questo disegno di legge. Con l'emendamento si rende possibile conservare integralmente lo stanziamento di bilancio indicato all'articolo 53, non modificato, della legge 622 ed ammettere a contributo, con il trattamento previsto dalla legge stessa, le demolizioni effettuate tra il 4 settembre 1961, che è la data di scadenza della legge del 1959, e la entrata in vigore delle nuove disposizioni.

Nel secondo comma sono specificati gli articoli che sostituiscono quelli della legge n. 622, affinchè il nuovo articolo 6-bis, che modifica le leggi 8 marzo 1949 e 25 luglio

1952, abbia durata ed efficacia in dipendenza delle altre disposizioni del disegno di legge e delle norme non modificate dal provvedimento

In sostanza si tratta di stabilire i termini non dalla data di pubblicazione di questa legge, ma dalla scadenza della legge n. 622 fino al giugno 1963.

PRESIDENTE Invito l'onorevole Ministro della marina mercantile ad esprimere l'avviso del Governo

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile L'emendamento l'abbiamo concordato insieme; esso è necessario perchè il disegno di legge fu presentato al Senato prima della scadenza del termine fissato nella legge 24 luglio 1959, n. 622

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'articolo 1, proposto dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi

(*E approvato*)

Si dia lettura dell'articolo 2

C E M M I, Segretario:

Art. 2.

Ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido nonchè da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1946, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità, sono concessi i benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle presenti disposizioni

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

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'econo-

mia nazionale a giudizio insindacabile del Ministro della marina mercantile.

PRESIDENTE I senatori Gombi, Zucca, Sacchetti e Cervellati hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, al primo comma, dopo le parole: « alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità », le altre « eseguite nei cantieri italiani ».

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso su questo emendamento.

ANGELINI ARMANDO, relatore Il disegno di legge ministeriale ha ommesso di proposito l'obbligo di eseguire le costruzioni nei cantieri navali italiani per evitare obiezioni, che già erano in atto, da parte della Commissione economica europea; tanto è vero che la presentazione del disegno di legge ha subito ritardi in quanto la C.E.E. riteneva che lo stesso potesse urtare, come l'altro sul credito navale, contro la disposizione del Trattato di Roma che tende ad impedire discriminazioni. Le difficoltà da superare furono notevoli. C'è una situazione di reciprocità, per cui i costruttori francesi o tedeschi, se vogliono servirsi dei cantieri italiani, possono usufruire dei benefici stabiliti da leggi di quei Paesi. Con non poca difficoltà, si è potuto ottenere da parte della C.E.E. l'accordo, nel senso che si dovesse attuare il principio della reciprocità

Da parte della C.E.E. si sono chieste assicurazioni che il disegno di legge non portasse discriminazioni nei riguardi dei cantieri e si è sollecitata una dichiarazione a questo proposito nella relazione al provvedimento. Chi conosce lo sforzo che attualmente si sta compiendo per realizzare il Mercato comune, sforzo che oggi si accelera perchè passiamo dalla prima alla seconda tappa, non può non riconoscere che, in sostanza, il nostro Governo, avendo aderito alle istanze della C.E.E., si è uniformato agli indirizzi del Trattato, che vuole evitare discriminazioni, salvo determinati casi

Una delle ragioni per le quali la C.E.E. ha accolto la formulazione del disegno di legge in esame, è stata l'esistenza di quell'arti-

colo del Trattato di Roma che ammette che, sia pure temporaneamente, possono esserci eccezioni, quando ci si trovi di fronte a crisi di settore. Il Governo ha fatto presente alla Presidenza della C.E.E. che la situazione cantieristica italiana era tale per cui si avevano circa sei o settemila operai dei cantieri sospesi dal lavoro. Pertanto quell'articolo del Trattato, il quale prevede determinate eccezioni per un certo periodo, onde facilitare la ripresa dell'attività in determinati settori che si trovino in crisi, è stato riconosciuto applicabile anche in questo caso. Quindi i due provvedimenti, tanto questo relativo alla demolizione, quanto l'altro relativo al credito navale, sono stati approvati dalla C.E.E. soprattutto perchè si è dato atto che la situazione dei nostri cantieri era, come è, tale che bisognava, in ogni modo, facilitare la ripresa cantieristica al più presto possibile.

Per questi motivi la Commissione ritiene che l'emendamento proposto dai senatori Gombi ed altri non possa essere accolto.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Io vorrei aggiungere a quanto ha detto l'onorevole relatore anche un'altra circostanza in punto di fatto. non si è mai verificato che il Ministero abbia dato contributi per costruzioni da effettuarsi in cantieri non italiani. Tutto dipende, quindi, dalla decisione che dovrà prendere il Ministero della marina mercantile. Se per il passato non c'è stato un precedente del genere e se neppure al presente c'è (a parte la necessità di mantener fede agli impegni del Trattato di Roma) possiamo esser sicuri che il Ministero — a parità di condizioni tecniche ed economiche — continuerà sulla via intrapresa e saprà, come è suo dovere, tutelare i cantieri italiani.

GOMBI Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE Ne ha facoltà.

GOMBI Tengo molto a ribattere le argomentazioni dell'onorevole relatore e dell'onorevole Ministro, prima di tutto perchè

in tali loro argomentazioni vi è una confessione estremamente interessante. Essi in sostanza dicono. « Non possiamo accettare l'emendamento del senatore Gombi e dei suoi colleghi perchè il Trattato di Roma e la Comunità economica europea ce ne fanno divieto ». È da contestarsi anche questa affermazione, soprattutto se fatta in questo modo così esplicito.

Gli articoli 92 e seguenti del Trattato di Roma, che ho esaminati abbastanza attentamente, ammettono non solo delle deroghe alle disposizioni di carattere generale contenute nel Trattato stesso, nel caso, per esempio, di crisi di settore, ma addirittura prevedono l'eventualità di deroghe anche nel caso di cantieri che siano ubicati in zone depresse, zone che abbiano quindi estrema necessità di correggere la loro situazione economica e di occupazione di mano d'opera, eccetera. Dette situazioni, previste negli articoli citati, sono riscontrabili in una serie di cantieri italiani, se non proprio in quello di Genova, in parecchi altri che si trovano nel territorio nazionale.

La seconda delle ammissioni che mi premeva sottolineare è questa: noi ricordiamo il furore sacro dimostrato dal nostro Ministro della marina mercantile, nel luglio, se non vado errato, al momento in cui venne da noi avanzata la richiesta della discussione in Aula, per denunciare all'opinione pubblica come coloro che ritardavano l'approvazione dei provvedimenti legislativi che avrebbero dato lavoro a decine di migliaia di lavoratori, ella, onorevole Ministro, è montato in cattedra una seconda volta oggi per farci la ramanzina, dicendo che la discussione non è stata poi così ampia e tale da giustificare il rinvio in Aula, e che, se così non avessimo agito, oggi, invece di avere un disegno di legge, avremmo avuto una legge buona, che avrebbe aiutato i settori interessati, eccetera. Ella ha affermato poi, respingendo il nostro emendamento, che non è mai avvenuto che il Ministero abbia dato dei contributi per commesse da eseguirsi in cantieri stranieri. Prendiamo per vera questa prassi, ma con il disegno di legge che stiamo discutendo, se non si accetta il nostro emendamento, quella eventualità con-

tinuerà ad esistere. Ed allora le falangi, le schiere, i reggimenti di lavoratori che aspettavano il lavoro da questo disposto legislativo, dove sono andati a finire, se lei, concordemente col relatore, si appresta a far respingere l'emendamento che noi abbiamo proposto?

Ho voluto sottolineare questi due punti soprattutto perchè riprenderemo la questione anche quando discuteremo il disegno di legge n. 1619, e più a proposito, data l'ampiezza e l'importanza che il problema assume in tale secondo provvedimento.

Non concordando quindi con le argomentazioni che sono state portate, chiedo alla Presidenza di mettere in votazione l'emendamento da noi presentato.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Gombi, Zucca, Sacchetti e Cervellati, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Sempre sull'articolo 2 è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Sacchetti, Cervellati, Zucca e Gaiani. Se ne dia lettura.

C E M M I , Segretario :

« Dopo il primo comma inserire il seguente:

” I benefici predetti potranno essere concessi quando la proprietà della nave risulti acquisita da almeno tre anni antecedentemente alla data di pubblicazione della presente legge ” ».

PRESIDENTE. Il senatore Sacchetti ha facoltà di illustrare questo emendamento.

SACCHETTI. Noi riteniamo che il primo comma dell'articolo 2, così come è concepito, possa dar luogo a un inevitabile giuoco a carattere speculativo per quanto concerne i benefici previsti per la ricostruzione di navi demolite. In conseguenza della preoccupazione del Governo di utilizzare gli otto miliardi e più che sono rimasti, si sono

aggiunte delle possibilità per altro naviglio, che non erano previste dalla precedente legge; non si concepisce tuttavia il fatto che chiunque possa acquistare un rudere di nave qualsiasi e lo possa poi ricostruire in gran parte con i benefici previsti dal disegno di legge.

Non si tratta in questi casi di ammodernamento. In questo modo, ripeto, si può favorire un inammissibile giuoco di carattere puramente speculativo. Nè può tranquillizzare la prevedibile risposta del relatore o del Ministro che è sufficiente che la nave risulti immatricolata alla data del 1° gennaio 1959 a norma dell'articolo 146 del Codice della navigazione, eccetera, si sa infatti che la nave può essere immatricolata pur non essendo di proprietà dell'armatore.

Con l'emendamento da noi presentato, invece, i benefici in questione potranno essere concessi qualora la proprietà della nave risulti acquisita da almeno tre anni. In tal modo la legge potrà operare su una proprietà effettiva di un armatore italiano e si potrà evitare il giuoco di speculazione finanziaria cui ho accennato. Si farà sì che il provvedimento operi per un tempo più limitato, mentre il lasciare tale tempo illimitato, così come è previsto dal disegno di legge governativo, sembra a noi inopportuno, anzi sbagliato.

L'emendamento da noi proposto darà maggior serietà al provvedimento che stiamo esaminando, ed è per tale ragione che noi pensiamo possa essere accolto.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

ANGELINI ARMANDO, relatore. La Commissione non è d'accordo con il presentatore dell'emendamento. Il senatore Sacchetti ha fatto due accenni, dai quali però ha tratto conclusioni diverse da quelle che noi riteniamo di dover trarre.

Il primo comma dell'articolo 2 già stabilisce, e il senatore Sacchetti l'ha detto, che i benefici previsti si applicano alle navi iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole nazionali. L'emendamento presen-

tato dal senatore Sacchetti tende ad evitare che si verificano dei passaggi di proprietà, fra cittadini italiani, di navi da utilizzarsi per la demolizione e la conseguente costruzione di nuove unità con l'ammissione ai benefici di legge, quindi con possibilità di speculazione.

Si deve ritenere che una norma di questo genere verrebbe a limitare praticamente la efficacia della legge. Si può infatti verificare il caso — e su questo richiamo l'attenzione dei presentatori dell'emendamento — che proprietari di navi antiquate, non economiche, costrette perciò al disarmo, non siano in grado di procedere alla costruzione di nuove navi per mancanza di disponibilità finanziarie. Pertanto, se l'emendamento fosse accolto, potrebbe impedire la eliminazione dalla flotta di dette navi antiquate ed antieconomiche e lo scopo della legge verrebbe, per lo meno in parte, frustrato.

D'altra parte, il disegno di legge stabilisce, all'articolo 2, che i benefici previsti potranno essere concessi per le navi iscritte alla data del 1° gennaio 1959: a nostro avviso, quindi, il provvedimento offre sufficienti garanzie, poichè dal 1959 ad oggi sono decorsi tre anni.

P R E S I D E N T E Invito l'onorevole Ministro della marina mercantile ad esprimere l'avviso del Governo

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Ho già detto precedentemente che ogni norma la quale limiti l'efficacia di questa legge è destinata a portare tristi conseguenze, in quanto si impedirebbe la demolizione del vecchio naviglio e si toglierebbe la possibilità ai cantieri di costruire nuove navi.

Ora mi pare che questa dichiarazione esplicita e quanto mai accessibile a tutti debba esser tenuta presente. Debbo ribadire inoltre ciò che ha detto l'onorevole relatore: a noi interessa poco che la nave sia di proprietà di A o di B o di C; due condizioni riteniamo essenziali: a) prima di tutto che la nave sia stata costruita in data anteriore al 1946, b) in secondo luogo che questa nave risulti iscritta, alla data del

1° gennaio 1959, nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione

Quando si verificano queste due condizioni — che danno la massima garanzia per erogare il beneficio della legge — si raggiunge una duplice finalità: assicurare ai cantieri la costruzione di nuove navi e, soprattutto, eliminare il gravissimo inconveniente di avere ancora in esercizio delle navi che costituiscono un pericolo per la vita dei naviganti. Per queste ragioni prego il presentatore dell'emendamento di non insistere nella sua richiesta e di attenersi alle dichiarazioni fatte da me e dal relatore

P R E S I D E N T E Senatore Sacchetti, mantiene il suo emendamento?

S A C C H E T T I Insisto, perchè il Ministro ha ignorato la questione fondamentale, cioè quella del passaggio da un armatore all'altro di una vecchia nave. Il nostro emendamento tende a evitare, ripeto, manovre a carattere speculativo già avvenute in passato. Non è giusto che un armatore possa acquistare una vecchia nave in previsione dei benefici che gli verranno da questa legge.

Per questa ragione insistiamo nel nostro emendamento.

P R E S I D E N T E Metto ai voti lo emendamento presentato dai senatori Sacchetti, Cervellati, Zucca e Gaiani, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti il primo comma dell'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato)

Metto ai voti il secondo comma dell'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Sul terzo comma sono stati presentati due emendamenti, uno da parte dei senatori Cervellati, Zucca, Gombi e Sacchetti, l'altro da parte dei senatori Solari, Barbareschi, Alberti, Bardellini, Caleffi e Macaggi. Se ne dia lettura.

C E M M I, *Segretario*:

« Sostituire l'ultimo comma con il seguente:

” La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute consone agli interessi dell'economia nazionale, sentito il parere del Comitato di cui all'articolo 3 della legge 22 marzo 1961, n. 301 ” ».

CERVELLATI, ZUCCA, GOMBI, SACCHETTI,

« Sopprimere, in fine al terzo comma dell'articolo 2, le parole: ” a giudizio insindacabile del Ministro della marina mercantile ” ed aggiungere i commi seguenti:

” Il giudizio di conformità agli interessi dell'economia nazionale è espresso dal Ministro della marina mercantile, sentito il parere del Comitato di cui all'articolo 3 della legge 22 marzo 1961, n. 301, col provvedimento di ammissione contemplato dal successivo articolo 5.

La deliberazione difforme da tale parere deve essere motivata ” ».

SOLARI, BARBARESCHI, ALBERTI, BARDELLINI, CALEFFI, MACAGGI.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Come ho già fatto presente al senatore Solari, debbo osservare ai presentatori di questo emendamento che, in virtù del decreto ministeriale 8 settembre 1959, esiste già una Commissione che deve esaminare le domande ed esprimere un parere sulle stesse. Se ora dovessimo ricorrere ancora ad un'altra Commissione, a parte il fatto che si farebbe cosa superflua, non c'è dubbio che complicheremmo la procedura. Prego pertanto i presentatori degli emendamenti di ritirarli.

Z U C C A. Il terzo comma dell'articolo 2 parla però di giudizio « insindacabile »!

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Anche nella legge precedente ricorreva questo termine; tuttavia ho già detto che, indipendentemente da ciò, fin dall'8 settembre 1959 — data nella quale ho emanato il predetto decreto ministeriale — mi sono sempre attenuto al parere della Commissione. E tutto ciò ho fatto indipendentemente dalle vostre sollecitazioni.

Z U C C A. Si tratta di fare le cose con razionalità.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Quando lei parla di razionalità, deve ricordare che un parere in ogni caso non è vincolante. Io viceversa mi ci sono attenuto. Nella mia risposta c'è razionalità: non faccia affermazioni avventate.

Z U C C A. Lei ha della prevenzione verso di noi.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Io non ho alcuna prevenzione verso nessun collega. Sono stato paziente fino ad oggi: non posso protrarre la pazienza all'infinito.

S O L A R I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

S O L A R I. Prendo atto delle dichiarazioni del Ministro circa la costituzione, nel settembre del 1959, di quella certa Commissione, che sembra così garantire un giudizio obiettivo in ordine al problema di cui ho parlato. Ma io desidero ora chiedere al Ministro, che sembra molto ben disposto nei confronti di queste nostre richieste: dal momento che egli è d'accordo nella sostanza, perchè non sopprimere la parola « insindacabile »?

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Non ho nessuna difficoltà ad acogliere senz'altro questa sua richiesta.

S O L A R I. Ritiro allora il mio emendamento e chiedo che sia soppressa la parola « insindacabile ».

P R E S I D E N T E Senatore Cervellati, mantiene il suo emendamento?

C E R V E L L A T I Lo ritiro, associandomi all'emendamento soppressivo del senatore Solari.

P R E S I D E N T E Metto allora ai voti l'ultimo comma dell'articolo 2, con la soppressione della parola « insindacabile » Chi l'approva è pregato di alzarsi

(È approvato)

Metto ai voti l'articolo 2 nel suo complesso, nel testo modificato Chi l'approva è pregato di alzarsi

(È approvato)

Passiamo all'articolo 3 Se ne dia lettura

C E M M I , Segretario:

Art. 3.

Fino al 30 giugno 1963 è concesso, per la demolizione e la costruzione di navi di cui all'articolo 2, un contributo pari alla differenza fra il contributo previsto dall'articolo 5 della legge 17 luglio 1954, n. 522, relativo al primo anno di applicazione della medesima legge, e quello inerente all'esercizio finanziario in cui viene emesso il provvedimento di ammissione ai benefici contemplati dalle presenti disposizioni

Il contributo, comunque, non può riferirsi ad un tonnellaggio di stazza lorda superiore al 75 per cento di quello da demolire.

In ogni caso la misura del contributo non può superare l'importo di lire 35.000 per tonnellata di peso della nave scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa

P R E S I D E N T E Poiché nessuno domanda di parlare, metto ai voti questo articolo Chi l'approva è pregato di alzarsi

(È approvato)

I senatori Zucca, Gombi, Cervellati e Gaiani hanno presentato un articolo 3-bis. Se ne dia lettura

C E M M I , Segretario:

Art. 3-bis

Ai proprietari di navi sino a 500 tonnellate di stazza lorda, addette al piccolo cabottaggio, che vengono a trovarsi nelle condizioni previste dall'articolo 2 della presente legge è concesso il contributo annuo stabilito dall'ultimo comma dell'articolo 3

Il contributo massimo è concesso anche alle società di preminente interesse nazionale.

J E R V O L I N O , Ministro della marina mercantile Domando di parlare.

P R E S I D E N T E Ne ha facoltà.

J E R V O L I N O , Ministro della marina mercantile. Ho già dichiarato di accettare questo emendamento. Osservo però che nell'ultima riga del primo comma, dove è scritto « contributo annuo stabilito dall'ultimo comma dell'articolo 3 », credo ci sia un errore di stampa, poichè non di contributo annuo si deve parlare, bensì di contributo massimo. Pertanto bisogna apportare questa correzione all'emendamento

Z U C C A D'accordo

P R E S I D E N T E Metto ai voti l'articolo 3-bis proposto dai senatori Zucca, Gombi, Cervellati e Gaiani, accettato dal Governo, con la sostituzione della parola « annuo » con l'altra « massimo »

Chi l'approva è pregato di alzarsi

(È approvato)

Si dia lettura degli articoli successivi.

C E M M I , Segretario:

Art. 4

Salvo quanto previsto dall'articolo 160 del Codice della navigazione e relative norme regolamentari, la demolizione delle navi di cui all'articolo 2 deve essere iniziata dopo l'entrata in vigore della presente legge e deve risultare, a termini dell'articolo 343 del re-

golamento per la esecuzione del Codice della navigazione, da apposito processo verbale da presentarsi al Ministero della marina mercantile.

I contratti di commessa delle nuove costruzioni debbono essere di data posteriore alla presentazione della domanda di ammissione di cui al successivo articolo 5 e pervenire al Ministero della marina mercantile, a pena di decadenza, entro due mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici previsti dalla presente legge

(È approvato)

Art. 5.

Coloro che intendano demolire il naviglio di cui all'articolo 2 e sostituirlo con nuove costruzioni a norma delle presenti disposizioni, devono presentare al Ministero della marina mercantile, entro il termine previsto dal precedente articolo 3 e prima dell'inizio dei lavori di costruzione delle nuove unità, domanda, corredata dagli estratti matricolari delle navi da demolire e dai relativi certificati di stazza, nella quale siano indicati, tra l'altro, il tipo ed il tonnellaggio delle navi da demolire e di quelle da costruire, il nome del cantiere costruttore nonchè l'epoca presunta di inizio dei lavori delle navi di nuova costruzione. Qualora il tonnellaggio di stazza lorda delle navi di nuova costruzione sia compreso fra il 50 ed il 75 per cento di quello da demolire, nella medesima domanda devono essere indicati i dati necessari per la determinazione del contributo di cui al precedente articolo 3 relativi al tonnellaggio di stazza lorda effettivamente da costruire; ove, invece, le nuove costruzioni superino l'anzidetta aliquota del 75 per cento, i dati medesimi si debbono riferire ad un tonnellaggio di stazza lorda pari al 75 per cento di quello da demolire

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

L'ammissione ai benefici previsti dalle presenti disposizioni è concessa dal Ministro della marina mercantile entro il limite di

spesa di cui all'articolo 53 della legge 24 luglio 1959, n. 622, previo accertamento delle condizioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge

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

P R E S I D E N T E I senatori Zucca, Gombi e Sacchetti hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere l'ultimo comma di questo articolo

Z U C C A Ritiriamo l'emendamento

P R E S I D E N T E Metto allora ai voti l'articolo 5. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato)

Si dia lettura dell'articolo 6

C E M M I, Segretario:

Art. 6.

Le presenti disposizioni sono applicabili alle navi a scafo metallico da carico secco e liquido, nonchè da passeggeri e miste destinate esclusivamente alla navigazione marittima a scopo commerciale, nonchè alle navi adibite alla pesca oceanica

Sono comunque esclusi dai benefici

1) le navi destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade,

2) le navi destinate alla navigazione lagunare-marittima, oltre che a quella fluviale e lacuale,

3) le navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti,

4) i rimorchiatori ed i galleggianti.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare

PRESIDENTE Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei invitare la Commissione a ripristinare al primo comma di questo articolo la dizione « navi da pesca oceanica », già usata all'articolo 2, in luogo di quella: « navi adibite alla pesca oceanica », che si presta ad interpretazioni varie e potrebbe creare degli equivoci

ANGELINI ARMANDO, *relatore*
D'accordo

PRESIDENTE Metto allora ai voti l'emendamento proposto dal Ministro tendente a sostituire alla dizione « navi adibite alla pesca oceanica » l'altra « navi da pesca oceanica ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato)

All'ultimo comma dell'articolo 6 è stato proposto dai senatori Sacchetti, Cervellati e Gaiani un emendamento tendente ad aggiungere in fine le parole: « 5) le navi tipo Liberty e T/2 »

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

PRESIDENTE Ne ha facoltà

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, se mi consente, darò un chiarimento ai presentatori di questo emendamento.

Se noi dovessimo accogliere l'emendamento proposto, danneggeremmo proprio le società di preminente interesse nazionale. Mi è stato infatti richiesto esplicitamente da parte di alcune di esse (ad esempio, il « Lloyd Triestino ») che hanno navi Liberty, di poter beneficiare della provvidenza della quale stiamo discutendo

Invito, pertanto, il senatore Sacchetti a ritirare questo emendamento, approvando il quale, ripeto, noi danneggeremmo anche le società di preminente interesse nazionale.

PRESIDENTE Senatore Sacchetti, aderisce all'invito dell'onorevole Ministro?

SACCHETTI Quanto ha dichiarato l'onorevole Ministro non convince. Infatti, dal momento che egli ha fatto riferimento ad una delle società di preminente interesse nazionale, sarebbe stato interessante anche sapere la quantità di naviglio per la quale il « Lloyd Triestino » chiede di accedere ai benefici di legge

Comunque, posso anche ammettere che sia esatto quanto dice l'onorevole Ministro in merito alle società di preminente interesse nazionale, ma in generale non si può dimenticare che le navi tipo Liberty e T/2, che, come è stato sempre dichiarato, anche dall'onorevole Tambromi quando era Ministro della marina mercantile, sono state regalate agli armatori italiani, sono state ammortizzate abbondantemente. Adesso con i benefici di questa legge il Governo paga una parte delle nuove costruzioni. Ora, al di là delle parole d'ordine del Ministro della marina mercantile: « andare incontro ai cantieri », « dare un po' di lavoro ai cantieri », non si può non tener conto dei benefici diretti reali che un provvedimento come questo comporta per l'armamento privato, che poi è quello che ne ritrae in sostanza tutti i vantaggi. D'altra parte, come è stato detto e ripeteremo, nè con questo provvedimento, del resto di poco significato rispetto alle esigenze dei nostri cantieri, nè con le norme per il credito si affronta veramente la crisi di fondo dei cantieri. Voi ammettete che contributi per miliardi possano aggiungersi agli altri benefici che già gli armatori in parte hanno ottenuto. Perciò, se il Ministro ci proponesse una modifica in base alla quale i benefici venissero limitati alle navi tipo Liberty in dotazione alle società di preminente interesse nazionale, potrei accettare una tale modifica, ma se il riferimento al « Lloyd Triestino » o a qualche altra società di preminente interesse nazionale tende a far passare il provvedimento in generale, allora diciamo di no. E di qui deriva la nostra opposizione al provvedimento di legge, che non possiamo approvare. Rivolgo all'onorevole Ministro una domanda

esplicita, cioè se accetta che i benefici siano limitati alle navi Liberty in dotazione alle società di preminente interesse nazionale. In tal caso, l'emendamento può essere modificato, altrimenti lo manteniamo, signor Presidente.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento in esame.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*
Noi siamo contrari all'emendamento Sacchetti, e siamo contrari per la stessa ragione per cui abbiamo proposto di modificare il titolo di questo disegno di legge, nel senso di chiarire e sottolineare che si tratta di « norme per l'ammodernamento del naviglio mercantile ». Escludere infatti le T/2 e le Liberty dai benefici previsti dal disegno di legge significa — e questo è il punto essenziale, sia in rapporto all'attività cantieristica, sia in rapporto all'ammodernamento della flotta — limitare l'efficacia del provvedimento. Le navi di costruzione prebellica sono ormai navi di difficile gestione economica: pertanto, la loro sostituzione con unità più moderne ci sembra molto utile per l'economia nazionale, per l'impiego dei marittimi, per il lavoro nei cantieri, e quindi si inserisce, secondo noi, proprio in quella che è la *ratio legis* di questo provvedimento. Io mi permetto di ricordare al settore al quale appartiene il senatore Sacchetti che critiche a questo tipo di navi non sono state risparmiate dalla parte politica cui appartengono i presentatori dell'emendamento. Ma allora, se la critica si fa, deve essere generale: dire che sono ammesse le Liberty e le T/2 appartenenti alle società di preminente interesse nazionale e non sono ammesse quelle che appartengono all'armamento libero significa fare una discriminazione che non mi sembra giusta. Io ritengo che lo scopo del disegno di legge sia semplice: primo, dare lavoro ai cantieri, secondo, ammodernare la flotta. Noi sappiamo benissimo che queste Liberty e T/2, che sono state costruite anteriormente al 1946, sono ormai navi antiquate, antieconomiche e debbono essere eliminate dalla nostra flotta.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro ad esprimere l'avviso del Governo.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, ho già dichiarato che non posso essere favorevole, e voglio ripetere fino alla noia che in definitiva i benefici che formalmente vengono concessi agli armatori sostanzialmente vanno ai cantieri. Se noi diamo degli aiuti per demolire le vecchie navi (a parte il fine importantissimo — e mi pare che su questo dobbiamo essere tutti d'accordo — di evitare che tuttora vi siano navi che mettano in pericolo la vita dei marittimi) noi assicuriamo lavoro ai cantieri italiani. Che queste navi appartengano all'armamento libero o all'armamento sovvenzionato, al Ministero interessa poco, perchè il Ministero non fa discriminazioni di sorta. Quando è stato possibile creare condizioni di favore per l'armamento sovvenzionato, io non ho avuto difficoltà ad accogliere la proposta, che mi è stata fatta, di dare il massimo contributo per la demolizione delle vecchie navi e per la costruzione delle nuove. Io sono contrario a questo emendamento e vorrei che il senatore Sacchetti lo ritirasse. Desidero aggiungere che la polemica che facciamo in quest'Aula viene conosciuta dagli ambienti interessati, specie dagli operai che vengono a chiedere aiuti per la costruzione di nuove navi. In quelle occasioni devo rispondere che non ho la possibilità di andare incontro a tali richieste e debbo anche dire da parte di chi mi vengono le difficoltà. Ora, per evitare che questa polemica continui, prego vivamente il senatore Sacchetti di ritirare il suo emendamento.

P R E S I D E N T E . Senatore Sacchetti, mantiene l'emendamento?

S A C C H E T T I . Lo mantengo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento aggiuntivo all'articolo 6, proposto dai senatori Sacchetti, Cervellati e Gaiani, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 6 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato)

La Commissione ha proposto un articolo 6-bis. Se ne dia lettura.

C E M M I, *Segretario*:

Art. 6-bis.

Non è soggetto all'onere di restituzione previsto dall'ultimo comma dell'articolo 12 della legge 8 marzo 1949, n. 75, e nell'articolo 63 del capo VIII della legge 25 luglio 1952, n. 949, il proprietario della nave che prima della alienazione della medesima a stranieri commetta la costruzione di altra nave da iscriversi nelle matricole nazionali, di tonnellaggio lordo non inferiore ad una volta e mezzo a quello della nave alienanda.

P R E S I D E N T E. L'onorevole relatore ha facoltà di illustrare questo emendamento.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. L'articolo così come proposto è inteso ad agevolare l'ammodernamento della flotta, indipendentemente da un'abbinata demolizione. Secondo l'articolo 12 della legge n. 75 dell'8 marzo 1949 e l'articolo 63 della legge 25 luglio 1952, n. 949, l'autorizzazione alla vendita a stranieri di navi costruite con i benefici di tali leggi comporta l'onere della restituzione di una parte dei contributi ricevuti. Tale onere ovviamente non favoriva iniziative intese a sostituire con più moderne ed economiche unità le navi ammesse ai benefici delle leggi suddette. È infatti da tener presente, in proposito, che le navi costruite con i benefici delle leggi suddette hanno mediamente circa dieci anni di vita, per cui la loro sostituzione può ritenersi opportuna indipendentemente dalla loro demolizione. Ma vi sono motivi di impostazione e di carattere generale che secondo noi militano in favore del proposto emendamento. Infatti la legge n. 622 ha introdotto il concetto fondamentale dell'extraterritorialità dei cantieri navali. Pertanto, a differenza

di quanto avveniva con la legislazione precedente, e in particolare con le richiamate leggi n. 75 del 1949 e n. 949 del 1952, ha ammesso ai contributi sia le navi commesse da armatori nazionali, sia le navi commesse da armatori esteri. Voi sapete che abbiamo avuto per un certo periodo, subito dopo la legge Tambroni, delle commesse di costruzioni notevoli da parte di stranieri, per circa 200.000 tonnellate annue. L'estensione dei benefici anche al committente estero che veniva a costruire nei nostri cantieri ha avuto risultati favorevoli. Il legislatore ha accolto in sostanza il principio informatore dell'emendamento in oggetto, con la disposizione del quinto comma dell'articolo 4 della legge n. 301 del 31 marzo 1961. Questa legge infatti conserva il contributo di interessi alle navi costruite in base alla legge n. 522, anche se vengono alienate all'estero, purchè l'armatore contragga impegno a commettere ai cantieri nazionali navi di tonnellaggio almeno uguale. Cioè, si può vendere all'estero, ma contemporaneamente ci si deve mettere in condizioni di costruire per uguale tonnellaggio navi in cantieri nazionali.

Ci pare che questo emendamento si inquadri in una maniera veramente esatta nello spirito di questo disegno di legge, per cui chiediamo che il Senato lo approvi.

P R E S I D E N T E. Il Governo accetta l'articolo 6-bis proposto dalla Commissione?

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Le ragioni esposte dal relatore sono così chiare e convincenti che accetto senz'altro l'articolo 6-bis.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'articolo 6-bis, proposto dalla Commissione ed accettato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

I senatori Corbellini, Angelini Armando, Florena, Vaccaro, Latini, Garlato, Focaccia e Indelli hanno proposto un articolo 6-ter. Se ne dia lettura.

C E M M I , *Segretario* :

Art. 6-ter.

A parziale modifica del primo comma dell'articolo 15 della legge 17 luglio 1954, numero 522, le disposizioni della legge stessa si applicano anche alle navi costruite per conto dell'Istituto universitario navale.

P R E S I D E N T E . Il senatore Corbellini ha facoltà di illustrare questo emendamento.

C O R B E L L I N I . L'emendamento è così chiaro che ritengo superfluo illustrarlo. Evidentemente i nostri Istituti navali hanno bisogno di avere mezzi di istruzione moderni: l'articolo aggiuntivo si ispira a questo concetto e a questa esigenza.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*.
La Commissione è d'accordo.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 6-ter presentato dai senatori Corbellini ed altri, accettato dalla Commissione e dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La Commissione ha proposto un articolo 7. Se ne dia lettura.

C E M M I , *Segretario* :

Art. 7.

Per far fronte alle spese previste dalla presente legge sarà utilizzata la disponibilità residua dell'importo di lire 10 miliardi stanziato dalla legge 24 luglio 1959, n. 622.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 7 proposto dalla Commissione. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: « Norme per l'esercizio del credito navale » (1619-Urgenza)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per l'esercizio del credito navale ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Bertoli. Ne ha facoltà.

B E R T O L I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, se si dovesse prestar fede alla relazione governativa, gli scopi che si dovrebbero raggiungere con questo disegno di legge sarebbero veramente straordinari: stimolare le attività economico-marittime e gli investimenti produttivi; ulteriore ammodernamento e sviluppo della nostra flotta mercantile; benefiche ripercussioni sulla nostra economia nazionale; benefiche ripercussioni sull'occupazione dei marittimi; miglioramento della posizione competitiva della nostra marina mercantile; accelerazione dei programmi degli armatori (quali programmi non si sa) di rinnovamento della flotta; maggiori possibilità di lavoro per i cantieri.

Tutto questo al prezzo modestissimo di 30 miliardi che lo Stato esborserà quasi senza accorgersene: 2 miliardi all'anno per 15 anni. Un nonnulla di fronte ai 5.000 miliardi che costituiscono già oggi la dimensione del bilancio: lo 0,04 per cento, cioè 4 decimillesimi del bilancio.

Il relatore di maggioranza, senatore Armando Angelini, è già molto più cauto: abbandona il tono esaltativo e dice, in sostanza, che il provvedimento tende ad impedire che si riduca ulteriormente l'attività dei nostri cantieri. Lo inquadra poi in altri due provvedimenti: quello che testè è stato votato e quello che reca il numero 301, che è stato votato alcuni mesi fa dal Senato.

La relazione del senatore Angelini e quella del Governo, però, lasciano senza risposta

una quantità notevolissima di questioni importanti, che spero verranno chiarite durante la discussione, questioni che hanno una attinenza diretta con lo stesso oggetto della legge.

Qual è lo scopo diretto del disegno di legge? È quello di adeguare in Italia — si dice — il tasso di interesse del credito navale a quello medio praticato nei principali Paesi marittimi e si parte dal presupposto che tale tasso di interesse sia più alto in Italia che negli altri Paesi.

Infatti la relazione governativa dice. « Negli ultimi tempi il costo del denaro in Italia ha registrato una leggera flessione, ma per l'industria marittima il problema è più che mai attuale, dato che il tasso di interesse medio praticato nel mercato nazionale è sempre notevolmente superiore a quello medio quotato nei mercati esteri ».

La relazione del senatore Angelini ripete lo stesso concetto quasi con le identiche parole: « I finanziamenti, infatti, che in base al presente provvedimento potranno essere concessi, saranno ottenuti a tassi di interesse assai vicini a quelli medi praticati dagli Istituti di credito agli armatori dei maggiori Paesi marittimi ».

Si presuppongono quindi due termini come noti — il tasso d'interesse del credito marittimo nazionale, più basso, e il tasso di interesse del credito marittimo estero, più alto — e si stabilisce che la misura del contributo statale del 3,50 per cento, nel pagamento degli interessi sulla metà del costo della nave, livelli il tasso di interesse nazionale a quello estero. È molto strano però che nelle due relazioni non si faccia alcun accenno, neppure di sfuggita, al valore dei due termini che devono livellarsi con il contributo dello Stato del 3,50 per cento.

Qual è il tasso di interesse del credito navale nazionale? Non si sa. Qual è il tasso di interesse del credito navale del mercato estero? Non si sa. Nelle due relazioni non vi è neppure una parola al riguardo, vedremo tra poco che questo silenzio è molto significativo e nasconde una difficoltà obiettiva di grande importanza.

Potrebbe sembrare che dalle due relazioni, con semplice calcolo, si possano dedurre i

due termini in questione, che debbono considerarsi, badate bene, come i presupposti essenziali, fondamentali della legge. La relazione governativa dice: « In tal modo, con il contributo del 3,50 per cento sui finanziamenti concessi per il 50 per cento del prezzo dei singoli lavori, saranno assistiti dal contributo statale finanziamenti per un ammontare di circa 100 miliardi e, quindi, lavori per non meno di 200 miliardi ».

Lo stesso concetto viene ripetuto dal senatore Angelini, che questa volta ha fatto una relazione un poco più lunga di 88 righe, ma non abbastanza chiara, mi sembra. La relazione dice « In tal modo dovrebbero essere assistiti dal contributo statale finanziamenti agli armatori per un ammontare di circa 100 miliardi, e, quindi, lavori per non meno di 200 miliardi di lire ».

Si sa inoltre che il contributo dello Stato è di due miliardi all'anno per 15 anni.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Non è esatto, il contributo viene dato in 4 anni ed è di 7 miliardi e mezzo all'anno.

B E R T O L I Sono d'accordo con lei, io parto dal presupposto che il contributo dello Stato faccia sì che gli armatori investano 200 miliardi. Nel caso investano 200 miliardi il contributo dello Stato è di 2 miliardi all'anno.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Non è esatto: lo Stato dà un contributo per 15 anni. 30 miliardi vengono erogati in quattro anni.

B E R T O L I Si comincia il primo anno con 500 milioni, il secondo anno con altri 500 milioni, il terzo anno con altri 500 milioni, il quarto anno con altri 500 milioni.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Non è esatto.

B E R T O L I La legge prevede un impegno di 500 milioni per quattro anni, e ognuno di questi impegni si protrae per 15 anni. In tutto 30 miliardi, 2 miliardi al-

l'anno. Per i primi quattro anni non sono 2 miliardi, perchè il primo anno si tratta di 500 milioni, il secondo anno di 1.000 milioni, il terzo anno di 1.500 milioni, e così dicasi per gli ultimi tre anni nei quali l'impegno dello Stato scenderà a 1.500 milioni, a 1 000 milioni, a 500 milioni.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Darò i necessari chiarimenti quando risponderò.

B E R T O L I. Questa è una questione di semplice aritmetica!

Si conoscono i contributi dello Stato: 2 miliardi all'anno per 15 anni, sia pure con un impegno crescente per i primi anni e decrescente per gli ultimi anni. Il contributo corrisponde alla differenza — così sta scritto nel disegno di legge — tra la rata costante di ammortamento calcolata in base al saggio totale di interesse richiesto dall'istituto finanziatore e la rata costante che si ottiene deducendo da detto contributo la percentuale concessa dallo Stato del 3,50 per cento.

Si conoscono in base alla relazione tutti gli elementi necessari per fare un calcolo; si conosce l'ammontare del capitale che si vuole mutuare, 100 miliardi; il numero delle rate costanti con cui si vuole ammortizzare questo capitale, 15 anni, la differenza tra saggio di interesse richiesto dall'istituto e quello che effettivamente paga l'armatore, 3,50 per cento; la differenza fra la rata che dovrebbe pagare l'armatore in base al saggio di interesse dell'istituto e quella effettivamente pagata, 2 miliardi; unica incognita è il saggio di interesse richiesto dall'istituto.

Ebbene, fatti i calcoli, risulta che il saggio d'interesse che dovrebbe richiedere l'istituto in base a tutti questi dati sarebbe del 3,50 per cento, cosa evidentemente non vera, perchè il contributo dello Stato sarebbe in questo caso sufficiente a pagare tutti gli interessi. E poichè si dice che il contributo del 3,50 per cento, nel pagamento degli interessi, sul costo della metà dei lavori di costruzione e di riparazione, serve a livellare il costo del denaro sul mercato italiano a quello sul mercato straniero, si potrebbe

dedurre da questo semplice calcolo, che potrebbe compiere qualsiasi persona che conosca gli elementi della matematica finanziaria, che il credito navale all'estero non costi nulla. Questo è quello che risulta matematicamente dalla relazione. Dove sta l'errore? L'errore sta nell'affermazione che, con il meccanismo proposto dal disegno di legge e con il contributo di 2 miliardi all'anno per 15 anni, sia pure scaglionati in 500 milioni per 4 anni, si possano finanziare gli armatori per 100 miliardi di credito sovvenzionato.

Se invece si fanno nuovamente i calcoli con esattezza, tenendo conto del saggio effettivo di interesse richiesto attualmente dell'I.M.I. — che, comprese le commissioni e le altre spese, si aggira in media dall'8 all'8,50 per cento — il credito sovvenzionato che il meccanismo del disegno di legge può finanziare al massimo, impiegando completamente le disponibilità dello Stato per questo provvedimento, ammonta non già a 100 miliardi ma ad 83 miliardi.

Corretto questo grosso e grossolano errore delle due relazioni, le due stesse relazioni ci lasciano peraltro ancora senza lumi per quanto riguarda il valore del vero tasso di interesse del credito navale in Italia e all'estero. (Badate che insisto su questa questione, perchè è fondamentale per comprendere il significato e l'importanza del disegno di legge). Infatti, perchè proprio il contributo del 3,50 per cento, e non del 5, non del 3, non del 2,50? Il 3,50 è un valore preciso, che serve ad equilibrare due altri valori: il tasso italiano e il tasso medio internazionale. Senza la precisazione di questi due valori, non è possibile definire la percentuale del contributo statale. Il Governo dice 3,50; ma in base ai dati della relazione governativa, questo valore si dimostra assurdo. Allora, come è stato calcolato?

Ecco: l'onorevole Ministro dovrebbe farci il piacere di dirci in base a quali considerazioni questo valore è stato dedotto. Ma sono convinto che lei, signor Ministro, non potrà dare alcuna spiegazione, salvo che il 3,50 non sia il risultato di una trattativa fatta dal Ministero della marina mercantile con gli armatori. Anche in tal caso però, e cioè anche se il 3,50 fosse il risultato di

una trattativa, le corre l'obbligo di dichiarare qui, al Senato, i termini precisi della trattativa, il modo del suo svolgimento, quali sono le ragioni per le quali il Governo avrebbe concordato il contributo nella misura proposta dal disegno di legge e quale sia la contropartita che hanno offerto eventualmente gli armatori. Queste cose devono essere dichiarate al Senato.

Sono convinto, dicevo, che il Governo non potrà dare alcuna spiegazione — a meno che, ripeto, non si tratti del risultato di una trattativa — che rientri nei termini economici con cui viene presentato il disegno di legge, per la ragione molto semplice che il tasso di interesse per il credito navale nei principali Paesi marittimi è un dato che varia e non ha nulla a che vedere col tasso di interesse del mercato finanziario. Si tratta infatti di un tasso politico, regolato in base a provvedimenti legislativi, diversi da Paese a Paese.

Voglio dire in sostanza che il tasso di interesse medio, questa specie di araba fenice, di cui si sa che esiste, ma di cui non si sa dove sia e che cosa sia, il tasso di interesse medio, dicevo, quotato nei Paesi esteri per il credito navale, cui si riferisce la relazione governativa e che forma la base di tutto il disegno di legge, non esiste. Da questo punto di vista il disegno di legge è dunque fondato su qualche cosa di inesistente. E per dimostrare ciò mi riferisco alle notizie più complete e più precise che mi è stato possibile raccogliere, e che sono contenute in un serio rapporto inglese, in cui viene esaminata specificatamente la questione del credito e degli aiuti statali alle costruzioni navali. Si tratta del rapporto della « West Inform Shipping », numeri 187, 188, agosto 1961.

È un rapporto molto complesso e mi limiterò agli interventi sul tasso del credito attuato attraverso il sistema creditizio che si possono dedurre da questo rapporto e che nei vari Paesi sono già in atto. In Francia, in Giappone, nel Regno Unito si danno contributi sugli interessi e si autorizzano rifinanziamenti a tassi di favore. In Germania, in Spagna, in Svezia, in Giappone si concedono finanziamenti con fondi pubblici a

tasso di favore; in Belgio si concedono garanzie statali per il credito destinato alle costruzioni navali; in Germania, nel Regno Unito, in Giappone queste garanzie si concedono in aggiunta ad altri provvedimenti; in Canada si danno contributi in conto capitale sul costo approvato delle navi, che possono raggiungere perfino il 35 per cento del costo stesso.

In modo specifico per quanto riguarda il contributo sugli interessi da parte dello Stato, dal rapporto della « West Inform Shipping » si possono ricavare le notizie che mi permetto di riferire.

In Francia lo Stato interviene nel pagamento degli interessi per la quota eccedente il 4,50 per cento. Il Giappone paga il contributo dell'1,50 per cento sui prestiti per costruzioni navali destinate al mercato interno, mentre per le esportazioni l'80 per cento del costo della nave viene finanziato al 4-4,75 per cento e il restante 20 per cento a tasso di mercato. In Inghilterra lo Stato provvede al rifinanziamento di una quota parte delle operazioni di credito navale presso la Banca d'Inghilterra, per cui l'interesse finale è inferiore a quello di mercato. In Germania si mettono a disposizione i fondi pubblici per la concessione di crediti al tasso del 5 per cento. In Spagna si adotta un sistema analogo, al tasso del 2 per cento. In Svezia il Fondo ipotecario navale svedese fa crediti per costruzioni di navi a condizioni più favorevoli delle banche private. In Norvegia l'Istituto di credito per le costruzioni navali permette ai cantieri di offrire alla clientela estera crediti fino al 70 per cento del costo della nave, rimborsabili fino a sette anni, al tasso del 6-6,50 per cento. E potrei continuare.

Questi esempi dimostrano che il tasso di interesse del credito navale varia da Paese a Paese, ed è un tasso politico e non un tasso di mercato. Tuttavia, anche se il tasso medio internazionale fosse qualche cosa che avesse un significato economico, è chiaro che per giudicare della convenienza di una determinata forma di credito il tasso non è il solo elemento che conta; contano molto, e talvolta molto di più del tasso, altri due elementi: le garanzie richieste dall'istituto

mutuante e il periodo di ammortamento. Tra poco discuteremo della questione delle garanzie; vediamo ora invece il periodo di ammortamento.

La questione della durata del credito ha importanza non soltanto perchè incide sulla entità delle quote di ammortamento che gravano sui costi di esercizio dell'impresa armatoriale, ma anche perchè, quando viene adottato il sistema del contributo negli interessi così com'è proposto nel presente disegno di legge, la durata del credito incide sul costo della nave insieme con il tasso di interesse.

In primo luogo è da osservare che, in base ad accordi dell'Unione di Berna, che comprende diciassette Paesi, tra i quali sono i maggiori costruttori navali d'Europa, la durata del credito navale è limitata a cinque anni. La questione della durata ha un'incidenza sul vantaggio che riceve l'armatore per due motivi: innanzitutto perchè più lunga è la durata del credito, minore è la quota d'ammortamento che grava sulle spese di esercizio, come ho ricordato prima, per cui in periodo di noli bassi sarà facile ammortizzare il costo della nave con il ricavo dell'esercizio, senza ricorrere ad ulteriori indebitamenti (e questo vantaggio del credito a lungo termine rispetto a quello più breve esiste indipendentemente dal saggio di interesse); in secondo luogo perchè lo Stato interviene nel pagamento di una maggiore quota percentuale degli interessi.

Mi dispiace che l'onorevole Ministro non stia attento a queste considerazioni.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Lei non si accorge forse che sto prendendo persino degli appunti.

BERTOLI. La ringrazio, e mi scuso se ho scambiato la sua massima attenzione con una disattenzione.

Per spiegarci meglio, prendiamo l'esempio di due Stati e supponiamo che entrambi contribuiscano al pagamento del 3,50 per cento dell'interesse sul valore del tasso normale che supponiamo in entrambi gli Stati sia dell'8,50 per cento; supponiamo altresì

che nel primo Paese la durata del credito sia di cinque anni e nel secondo Paese sia di quindici anni. L'armatore del primo Paese acquista una nave del costo di un miliardo: la rata costante di ammortamento che dovrà pagare per cinque anni è di 243 milioni 760.000 lire, di cui 230.975.000 lire a suo carico e gli altri a carico dello Stato. In realtà per questo armatore il costo della nave non sarà effettivamente di un miliardo, non sarà uguale al capitale corrispondente a quello che si può ammortizzare pagando non 243 milioni all'anno, che sarebbe la quota di ammortamento di un miliardo, ma uguale al capitale che si può ammortizzare pagando 230 milioni all'anno per cinque anni; il costo della nave sarà il valore attuale di una rata posticipata per cinque anni all'interesse dell'8,50 per cento, cioè 910 milioni. Nel secondo caso l'armatore acquista l'identica nave allo stesso prezzo di un miliardo che dovrà pagare in quindici rate all'interesse dell'8,50 per cento. La rata sarà di 120 milioni 420 mila lire di cui 96 milioni 420 mila a suo carico e 24 milioni a carico dello Stato. Anche per questo secondo armatore, che ha il credito a lungo termine, il costo della nave sarà effettivamente il valore attuale delle 15 rate da 96 milioni circa, cioè il suo costo sarà di circa 800 milioni. Vedete che la durata dell'ammortamento fa variare il costo della nave: per il primo, cinque anni, 910 milioni; per il secondo, 15 anni, 800 milioni; il secondo risparmia quindi 110 milioni. Questa dimostrazione, che è lapalissiana e si può provare con semplici calcoli di matematica finanziaria, mette in evidenza tutta l'inconsistenza della tesi sostenuta nella relazione al disegno di legge che il contributo del 3,50 per cento serva ad allineare il tasso italiano a quello di altri Paesi.

Abbiamo visto che non esiste il tasso medio, ma, ammesso che esistesse, per misurare il vantaggio di un credito con il meccanismo stabilito da questo disegno di legge osserviamo che il tasso da solo non ha un significato preciso se non si considera insieme con la durata del credito. Alcuni Paesi in questi ultimi anni sono giunti al limite massimo della durata del credito di

7-8 anni. Ho qui un'ultimissima offerta olandese fatta ad un mio amico armatore napoletano — che non è l'armatore Luro — da un cantiere olandese per una nave di 12.000 tonnellate di stazza lorda, in cui viene offerto il credito del 70 per cento del costo per sette anni all'interesse del 6,5 per cento. Il nostro disegno di legge propone di triplicare la durata del credito stabilita dall'accordo di Berna e propone di raddoppiare la durata del credito che è in vigore in quasi tutti i Paesi del mondo, anche quelli che si sono spinti più avanti rispetto all'accordo di Berna. Il disegno di legge propone quindi condizioni di favore, rispetto alla durata, che non hanno riscontro in altri Paesi.

E vediamo ancora — forse è inutile che vi dica questo ma nel caso specifico del disegno di legge è bene che si faccia questo esempio — come la durata del credito incida sul costo della nave proprio nel caso specifico del disegno di legge che avete proposto: durata di cinque anni e durata di quindici anni con il tasso medio di mercato dell'8,50 per cento. Non vi sto a fare il ragionamento di prima, ma si vede che il costo della nave diminuisce del 4,45 per cento quando il credito è concesso per cinque anni; quando il credito è concesso per quindici anni il costo diminuisce del 10 per cento.

Mi sono chiesto perchè il Governo proponga quindici anni mentre negli altri Paesi si adotta la durata massima di sette-otto anni ed ho pensato che il Governo, facendo sacrificare al contribuente italiano due miliardi all'anno per quindici anni, intendesse aumentare il più possibile gli investimenti per le costruzioni navali. Poteva essere una giustificazione. Purtroppo il congegno del disegno di legge è tale che neppure questa giustificazione risulta vera. Per convincersi, anche qui basta ricorrere ad un ragionamento abbastanza semplice, che non so come possa essere sfuggito al Governo, il quale possiede uffici abbastanza attrezzati, con personale di alta qualificazione: il contributo dello Stato è di due miliardi all'anno nel caso del massimo investimento, che servono a coprire la differenza tra la quota annuale calcolata all'interesse dell'8,50 e del 5

per cento, perchè il contributo è del 3,50 per cento. Se lo Stato desse il contributo per un solo anno sul 50 per cento del costo dei lavori, potrebbe con 2 miliardi finanziare un mutuo di 57.200.000.000 e quindi lavori per 114.400.000.000. Se lo desse per due anni, potrebbe finanziare un mutuo di 74.500.000.000 e quindi lavori per 148 miliardi. Se lo desse per tre anni, potrebbe finanziare un mutuo per 82.500.000.000 e quindi lavori per 163 miliardi, e così crescendo fino a sette anni: in questo caso lo Stato potrebbe finanziare un mutuo per 89 miliardi e quindi lavori per 179 miliardi.

Sembrerebbe che questo crescendo dovesse continuare; invece no. Mantenendo costanti il contributo ed il tasso, le cose cambiano. Aumentando gli anni di ammortamento, il mutuo finanziato, invece di crescere, diminuisce.

Quindi l'*optimum* per ottenere il massimo degli investimenti sarebbe stato 7 anni, e non 15.

Queste cose, a prima vista, possono sembrare strane e la spiegazione si ottiene solo facendo i calcoli. Però si può dare anche una spiegazione non rigorosa di questo meccanismo della legge, e questa spiegazione si può avere pensando che al di là di un certo numero di anni-limite il contributo serve a coprire una parte sempre più imponente di interessi e che, restando il contributo fisso, il capitale diminuisce.

Quindi sia il tasso di interesse del 3,50 per cento, sia il numero delle annualità, 15, sono due numeri misteriosi, che non sono spiegati nella relazione e credo che neppure nelle vostre repliche potrete spiegarmi.

Il mistero però si dirada se si considera il disegno di legge dal punto vista degli armatori. Abbiamo già visto che il valore attuale del contributo poliennale di due miliardi, se è attribuito per 5 anni, riduce il costo della nave del 5,5 per cento e invece, quando è dato per 15 anni, lo riduce del 10 per cento. Dal punto di vista degli armatori si spiegano perfettamente i 15 anni e il 3,50 per cento.

L'altra questione importante per capire la portata del disegno di legge proposto è quella delle garanzie necessarie per otte-

nere il mutuo, regolate dall'articolo 6 del disegno di legge. Questo articolo dice testualmente: « L'Istituto finanziatore determina le garanzie del finanziamento ». Il disegno di legge, quindi, nulla innova per quanto riguarda le garanzie rispetto alla situazione presente e abbandona il mutuario nelle mani dell'Istituto finanziatore. Ciò significa che a beneficiare dei contributi sui mutui saranno solo i grandi armatori. Ai piccoli e medi la legge non darà alcun beneficio o scarsissimi benefici, perchè tutti sanno che l'I.M.I. non si contenta dell'ipoteca sulla nave, già adesso, ed esige garanzie sussidiarie, che possono dare solo i grandi armatori: beni immobili, garanzie personali, garanzie su altre navi libere.

È ben vero ciò che dice la relazione, cioè che l'I.M.I. negli anni postbellici ha concesso mutui navali per 220 miliardi. Però sarebbe utile, ai fini del dibattito, che venisse comunicato a chi sono stati dati questi 220 miliardi. Sarebbe istruttivo conoscere l'elenco nominativo dei beneficiari e spero, signor Ministro, che lei fornirà questi dati e non si trincererà dietro il segreto bancario. Non si tratta di una sua responsabilità, perchè l'I.M.I. evidentemente concede i crediti senza chiedere permesso a lei.

E non si violerebbe il segreto bancario perchè sarebbe sufficiente che questi dati riguardanti i mutui concessi dall'I.M.I. in questi ultimi anni per 200 miliardi fossero comunicati in Commissione, anche sotto il vincolo del segreto, in modo che i senatori potessero avere conoscenza di ciò che ha fatto l'I.M.I. in quest'ultimo periodo di tempo.

È strano però che voi parliate, per le industrie marittime, di competitività con quelle estere, se, quando si tratta di turbare gli interessi dei grandi armatori, vi guardate bene dallo stabilire nel nostro Paese delle garanzie che sono in atto in altri Paesi marittimi. Molti istituti statali esteri concedono prestiti per le costruzioni navali fino al 70, 75 per cento — in Spagna si arriva al 75 per cento del costo — con la garanzia della sola ipoteca. E mi risulta, signor Ministro — e lei mi dovrà smentire se non

dico il vero — che molti armatori medi e piccoli si sono rivolti a lei per chiedere appunto che venisse modificata questa legge e che lo Stato assumesse la garanzia del mutuo; e per ottenere questo erano disposti a rinunciare anche all'1 per cento sulla percentuale del contributo degli interessi. Questo dimostra quale importanza abbia la garanzia per il mutuo.

Ora, la questione della garanzia non è neppure sfiorata nelle due relazioni; a meno che tale questione non si adombri — ma secondo me sarebbe troppo sbrigativo — fra le due posizioni, quella governativa e quella del relatore, a proposito dell'istituto mutuante. Dirò subito che io sono d'accordo con lei, onorevole Ministro, e non con il senatore Angelini. Il progetto governativo prevede che i finanziamenti siano effettuati, oltre che dall'I.M.I. e dalla sua Sezione autonoma, anche da altre Sezioni autonome da crearsi presso Istituti di credito di diritto pubblico, con l'approvazione del Governo. Invece l'onorevole relatore ritiene che soltanto l'I.M.I. e la sua Sezione di credito da ricostituire appositamente, debbano effettuare queste operazioni di credito navale, e propone a questo proposito di emendare il disegno di legge in tal senso. La posizione governativa è giustificata, nella relazione, con troppo poche parole, onorevole Ministro. Si dice infatti: « È stata prevista quest'ultima possibilità per eventuali nuove future esigenze nel campo dei finanziamenti marittimi, pur tenendo presente che l'I.M.I. ha finora potuto far fronte a numerose richieste ». Cioè, praticamente, la sua preoccupazione, onorevole Ministro, non è la mia, cioè quella delle garanzie, ma è che l'I.M.I. non riesca a raccogliere nel mercato finanziario tanto denaro quanto occorre per far fronte alle richieste degli armatori.

Bisogna riconoscere tuttavia che, una volta affermato il principio sbagliato che sia l'istituto finanziatore a determinare le garanzie degli investimenti, l'unica via sulla quale si poteva sperare di attenuare la gravità delle garanzie richieste e imposte dall'I.M.I. — non supposte da me, ma richieste in atto in questi ultimi anni agli armatori — era quella di mettere in concorrenza vari

istituti. Ma anche questa speranza è stata soffocata dalle proposte della Commissione. Monopolio, quindi, del credito all'I.M.I., che ha già dato prova di sè.

Nessuna preoccupazione, dice il relatore, sulla possibilità di far fronte all'eventuale espansione del credito navale: già l'I.M.I. si sta mettendo d'accordo con le altre banche per farle partecipare alla ricostituzione della Sezione autonoma del credito navale. Bisogna stare attenti, bisogna non frazionare pericolosamente i 30 miliardi; queste sono le sue parole, senatore Angelini, ed è un'affermazione molto preziosa...

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. Corrispondono al parere della Commissione finanze e tesoro.

BERTOLI. Non perfettamente; faccio parte anch'io della Commissione finanze e tesoro, e quindi conosco il suo parere preciso. Comunque il parere della Commissione finanze e tesoro è un parere di maggioranza, non della Commissione tutta, quindi io ho il diritto di dissentire.

È un'affermazione preziosa, dicevo, perchè il frazionamento dei 30 miliardi non dipende certamente dal numero delle sezioni autonome che esercitano il credito, ma dipende dal numero dei finanziamenti accordati, sia che vengano accordati da un unico istituto, sia che vengano accordati dalle varie sezioni autonome di vari istituti bancari.

In questa affermazione del relatore mi pare sia implicito il presupposto che, concentrando nell'I.M.I. i 30 miliardi di contributi, essi non si disperderanno, ma saranno concentrati in pochi grandi favoriti, secondo le tradizioni dell'Istituto.

A favore del monopolio dell'I.M.I. viene portata l'argomentazione che bisogna evitare (questo è ciò che dice soprattutto il parere della 5ª Commissione) la creazione di nuovi organi tecnici con competenza specifica.

A parte la considerazione che tutti i grandi istituti hanno rapporti con le imprese armatoriali, e quindi possiedono già organi tecnici competenti in queste attività, questa preoccupazione di evitare la creazione

di nuovi organi tecnici è in contraddizione con quanto afferma lo stesso relatore laddove dice che l'I.M.I. potrà agevolmente operare sia a mezzo dei suoi vari uffici periferici già esistenti o ulteriormente in corso di apertura, sia attraverso tutte le sedi e le filiali della Banca d'Italia, perchè è noto che l'I.M.I. si serve anche degli uffici periferici della Banca d'Italia. Ma poichè gli uffici periferici dell'I.M.I. e della Banca d'Italia non si interessano di credito navale, resterebbero gli uffici in corso di apertura, che evidentemente sono proprio quei nuovi organi tecnici che si vorrebbero evitare e che comunque dimostrano, badate bene, insieme al fatto che già l'I.M.I. ha tentato l'accordo con altre banche, una grande capacità di preveggenza di questo Istituto circa quelle che dovranno essere le decisioni del Parlamento su questa legge.

Se la questione delle garanzie è lasciata all'arbitrio dell'I.M.I. e non è assunta dallo Stato, si lascia all'I.M.I. un enorme potere discriminatorio a danno dei piccoli e medi armatori, di cui l'Istituto già ha abusato nel passato e che non potrà essere certo attenuato dalla presenza, prevista dal disegno di legge, nella Sezione autonoma di un funzionario del Tesoro e di un funzionario della Marina mercantile.

Mi pare di aver dimostrato che, per quanto riguarda il credito navale, e precisamente per quanto riguarda i tre elementi inseparabili che contribuiscono a definire l'importanza economica del credito navale — cioè il tasso di interesse, la durata del credito e le garanzie — il disegno di legge non offre alcun elemento che dimostri la sua adeguatezza allo scopo che il disegno di legge stesso si prefigge.

Livellare la convenienza del credito navale in Italia alla situazione di altre importanti Nazioni marinare dovrebbe essere lo scopo di questo provvedimento, ma tale scopo non si raggiunge perchè esso stesso è privo di significato economico.

Il disegno di legge non può essere esaminato solo dal punto di vista della convenienza del credito. Si può dimostrare che, se anche da questo punto di vista il disegno di legge fosse assolutamente perfetto (vo-

glio formulare questa ipotesi), se anche esistessero i due termini di paragone — tasso di interesse all'estero e tasso di interesse in Italia —, se anche non avesse alcuna influenza la durata del credito e non esistesse il problema delle garanzie, ebbene questo disegno di legge non avrebbe ugualmente alcun significato positivo rispetto ai problemi della marina mercantile e dei cantieri in Italia.

Infatti, dal punto di vista più generale e concreto dell'industria cantieristica e marittima, il credito navale considerato in sé, separatamente da tutti gli altri elementi che contribuiscono a determinare l'efficienza del settore, non ha purtroppo un significato, perchè anche in questo campo non esiste una economia di mercato. Ogni Nazione marinara persegue una sua politica tendente a creare delle condizioni di particolare vantaggio alla propria flotta, a favorire i propri traffici marittimi con interventi sia a favore dell'industria marittima, sia sui livelli dei noli.

Ebbene, l'industria cantieristica e marittima costituisce un campo in cui si è manifestata una massiccia ed evidente contraddizione tra la politica economica nazionale e la libera iniziativa privata. Credo che questo sia l'esempio più clamoroso, forse più evidente, della contraddizione tra le richieste degli armatori di essere svincolati da ogni intervento dello Stato che limiti la loro iniziativa, e l'esigenza contemporaneamente prospettata dagli stessi armatori e imprenditori, di provvedimenti statali a favore delle loro imprese.

Su questo punto bisognerebbe dire un'altra cosa. Per quale ragione, ammesso che ci sia quella differenza di cui si è parlato nel saggio di interesse, noi dovremmo far dei sacrifici a favore delle industrie marittime e non per tutte le altre industrie di esportazione? Supponiamo che l'industria marittima sia una industria di esportazione: allora tutte le industrie di esportazione italiane avrebbero questo peso del tasso di interesse e dovrebbero essere messe nelle condizioni delle industrie marittime.

Di fatto in ogni Paese sono in vigore provvedimenti legislativi in favore della marina

mercantile tali da alterare completamente in questo campo la cosiddetta economia di mercato. Questi provvedimenti agiscono in vario modo nelle diverse componenti della economia marittima, per cui il considerare unico elemento il credito — come vuol fare questo disegno di legge — è assolutamente assurdo e inconcepibile. Pensate che noi abbiamo fatto una lunga esperienza in questo campo; dal 1879 fino ad oggi i provvedimenti più importanti a favore dell'industria marittima sono stati 47; nonostante questo ci troviamo nelle condizioni che voi sapete.

Un'analisi, sia pure sommaria, della legislazione vigente a favore dell'industria marittima nei principali Paesi marinari porterebbe via molto tempo, ma i risultati sarebbero oltremodo utili per convincerci che i provvedimenti proposti al nostro esame hanno dimensioni — con questo, onorevole Ministro, non voglio offendere la sua intelligenza — ridicole rispetto all'entità del problema da affrontare.

Io ho fatto questa analisi e riporterò qui soltanto ciò che è indispensabile dire. I provvedimenti agiscono nei campi più diversi; esistono financo forme, direi invisibili, nascoste o difficilmente individuabili di aiuti dello Stato alla industria navale, negli altri Paesi. Una di queste forme è rappresentata dai prestiti fra Stato e Stato: la Germania in questo è all'avanguardia; fa prestiti ad altri Paesi, specialmente a quelli sottosviluppati od in fase di sviluppo a condizione che questi acquistino navi in Germania. Vi sono poi contributi statali ai cantieri per la costruzione sia di navi per il mercato interno, sia di navi destinate all'esportazione; la costruzione di navi a rimborso di debiti; la limitazione nelle importazioni di costruzioni navali per favorire le proprie costruzioni navali; la gestione statale dei cantieri; la concessione di cospicui prestiti agli armatori nazionali senza interessi o a tassi inferiori a quelli commerciali; la concessione di particolari favori nel campo fiscale e doganale; le agevolazioni creditizie e anche sull'assicurazione dei crediti all'esportazione; premi per l'esportazione; l'eliminazione delle restrizioni all'importazione dei materiali occorrenti alla costruzione, specialmen-

te di apparati motori di fabbricazione estera; la costruzione di navi in base ad accordi di riparazione e scambi, eccetera, eccetera.

Anche nello stesso campo della Comunità economica europea siamo ben lontani dall'aver raggiunto condizioni di medesimo livello. A questo proposito sappiamo che il 10 dicembre dovevano riunirsi a Parigi gli esperti dei 6 Paesi della Commissione esecutiva della Comunità economica europea, e in quella sede il Governo tedesco avrebbe presentato un progetto tendente a favorire ancora di più le esportazioni di navi tedesche specialmente nei Paesi in via di sviluppo economico. Se l'onorevole Ministro ci darà qualche notizia su questa riunione, che ha avuto inizio due giorni fa e che forse sta continuando ancora, e sulle disposizioni che il Governo ha dato ai nostri esperti, gliene saremo molto grati.

A creare condizioni diverse da Paese a Paese, non contribuiscono soltanto le leggi in vigore, ma anche i provvedimenti legislativi passati, che hanno concorso a costituire le flotte delle varie imprese armatoriali. Per tornare un momento alla questione del credito marittimo, è evidente che, dopo le distruzioni belliche, i diversi contributi statali per la ricostruzione delle flotte mercantili hanno creato situazioni diverse, per quanto riguarda gli impegni debitori delle imprese armatoriali: là dove i contributi sono stati alti e lo Stato ha dato di più, minori sono stati gli indebitamenti da parte degli armatori, e quindi maggiori le loro possibilità di ricorrere agli istituti che finanziano i nuovi investimenti.

Tutto ciò riguarda l'influenza degli interventi statali sui costi di esercizio. Poi ci sono gli interventi statali negli introiti, cioè nei noli. E per quanto riguarda gli introiti sappiamo che l'intervento dello Stato si manifesta principalmente con le discriminazioni di bandiera e con i traffici riservati. A capo di tutte le Nazioni, in fatto di discriminazione di bandiera, sapete che sta l'America, con la famosa legge del 50 e 50 (cioè, il 50 per cento delle merci che entrano nei porti americani e delle merci che ne escono deve essere trasportato da navi americane).

Purtroppo però discriminazioni, non di bandiera ma di armatore, cioè fra armatore

e armatore, avvengono anche all'interno dei vari Paesi; e, purtroppo, anche nel nostro Paese. Io ho raccolto delle lamentele da parte di medi e piccoli armatori, che mi hanno denunciato discriminazioni di flotta che si fanno anche nel nostro Paese. Naturalmente si favoriscono i grossi. Non ho la certezza che queste denunce siano assolutamente fondate, ma mi corre l'obbligo di esigere, onorevole ministro Jervolino, che su questa questione si faccia piena luce e si diano le massime garanzie da parte del Governo.

E per far questo, il Governo ha un modo molto semplice: presentare al Senato i contratti che dalla Finsider e dalle altre aziende statali dipendenti dalla Finsider sono stati fatti con qualche grosso armatore, in questi ultimi tempi, per noleggi cosiddetti *time charter*, che sono i noleggi a tempo e per viaggi consecutivi, per le merci trasportate per conto della Finsider e delle altre aziende dello Stato. Io esigo dunque che questi contratti siano esibiti in Parlamento: se, come io spero, le cose che quegli armatori mi hanno detto, e che mi hanno impressionato lasciandomi estremamente perplesso, si dimostreranno non vere, allora quei signori potranno essere tranquillizzati. I contratti da mostrare debbono essere quelli stipulati con tutti i grossi armatori. Lei sa che gli armatori più grossi in Italia sono tre: onorevole Ministro, basterà mostrare i contratti fatti con uno solo di questi, da parte della Finsider e delle aziende dipendenti dallo Stato, per il trasporto di minerali o di carbone; e spero che non risulti vero quello che mi è stato detto.

Se invece risultasse vero che i contratti sono stati fatti ad un livello di noli molto più alto di quello di mercato, vorrebbe dire che effettivamente discriminazioni avvengono anche all'interno del nostro Paese; e purtroppo queste discriminazioni sarebbero fatte — se fossero vere le informazioni che ho avuto — con il concorso dello Stato. (*Commenti dalla sinistra*). Come ho detto, c'è un solo mezzo per smentire dette informazioni: portare qui i contratti.

Alla luce delle cose che ho detto, è evidente che il disegno di legge in esame, riguardante il credito navale, onorevole Mi-

nistro (e anche qui chiedo scusa, perchè lei sa che io ho molta stima di lei, che conosco da tanti anni) non può neppure essere preso in considerazione come un provvedimento diretto a risolvere la crisi dell'industria marittima e cantieristica. Altro che « ulteriore ammodernamento, benefiche ripercussioni, miglioramenti », eccetera, come lei ha fatto scrivere nella relazione governativa!

In questo settore, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, occorre una programmazione a lungo termine; occorre partire dalle condizioni della nostra marina mercantile, in gran parte vecchia e inefficiente (e vi risparmio i dati perchè li conoscete tutti); occorre partire dalla considerazione della progressiva diminuzione del nostro tonnellaggio rispetto a quello mondiale. Nel 1938 avevamo il 5,2 per cento del tonnellaggio mondiale; adesso, nel 1960, siamo passati al 3,8 per cento.

Occorre ricercare le cause della progressiva decadenza del tonnellaggio trasportato dalla nostra flotta nei porti italiani. Nel 1960, su un totale di 78 milioni di tonnellate di merci da e per i porti italiani, la bandiera italiana ha trasportato soltanto 24 milioni e mezzo di tonnellate, cioè il 29 per cento. Nel 1958 il traffico di bandiera italiana, compreso quello dei passeggeri, nei nostri porti è stato del 47,8 per cento rispetto al traffico totale; nel 1959 è diminuito al 45,69 per cento; nel 1960 è lievemente aumentato, arrivando al 48,4 per cento.

Occorre partire dalla considerazione dell'arretratezza dei nostri cantieri, che li mette in condizioni di inferiorità rispetto a quelli degli altri Paesi. Ho qui le statistiche dell'O.N.U. dalla fine del 1947 al marzo del 1956, riguardanti il tonnellaggio in costruzione nei vari cantieri navali: in Italia è stato del — 23 per cento, in Jugoslavia del + 63 per cento, nei Dominions inglesi del + 59 per cento, in Polonia del + 49 per cento, in Olanda del + 22 per cento, in Svezia del + 16 per cento, in Francia del + 11 per cento.

Occorre partire dalle condizioni di deperimento dei nostri porti, così ben descritte del resto dall'onorevole Colasanto nell'ultima relazione al bilancio della Marina mer-

cantile alla Camera dei deputati; occorre studiare un piano per difendere la nostra flotta dalla discriminazione di bandiera.

Io so che qualche tempo fa è stata costituita una Commissione di tecnici, mi pare proprio da lei, onorevole Ministro, per questo scopo; ma non sappiamo nè a quali risultati sia pervenuta questa Commissione, nè le misure che il Governo ha adottato o intende adottare per difendere la nostra flotta dalla discriminazione di bandiera.

In base a questi dati di partenza e a queste prospettive, occorre formulare un programma organico di sviluppo della nostra industria cantieristica e marittima che soddisfi alle esigenze nazionali e di esportazione. L'esigenza di una programmazione economica nazionale è riconosciuta perfino da voi, colleghi della maggioranza, perfino dall'onorevole Pella che, come si sa, ha istituito quel famoso Comitato presieduto dall'economista Papi, ai fini della formulazione di un piano. So bene che il vostro riconoscimento della necessità di una pianificazione nazionale ha una forma e una sostanza ben diverse da quelle che vogliamo dare noi a tale pianificazione; però ritengo che esistano delle esigenze elementari della nostra vita economica moderna alle quali neppure voi potete sottrarvi, alle quali non possono sottrarsi neppure l'onorevole Pella e la Commissione Papi da lui istituita.

È per questa ragione, onorevole Ministro, che io sarei molto curioso di conoscere come questo disegno di legge sul credito navale sarà inquadrato nella programmazione economica nazionale che sta preparando la Commissione Papi istituita dall'onorevole Pella.

Il settore delle costruzioni navali e dell'industria marittima è quello in cui una programmazione è più facilmente realizzabile perchè lo Stato possiede i quattro quinti dei cantieri nazionali, una flotta efficiente e i settori fondamentali della produzione industriale che stanno alla base della industria cantieristica, come per esempio il settore siderurgico.

Siamo stati accusati ripetutamente — e ritengo infondatamente — anche dall'ono-

revole Ministro questa sera, di aver sabotato l'iter di questo disegno di legge; e ciò facendo ci si voleva additare quali responsabili del ritardo con cui vengono affrontati i problemi della nostra marina mercantile. In quest'accusa si nasconde l'esagerata importanza che si attribuisce a questo disegno di legge! E direi anche quanta immodestia, onorevole Ministro! Veramente lei pensa che questo disegno di legge possa affrontare e risolvere i problemi della nostra marina mercantile e dei nostri cantieri in un modo che corrisponda alle esigenze della nostra economia? Non credo che lei possa pensare questo. Pertanto, quando lei dice che il ritardo di qualche giorno nella discussione di questo disegno di legge ha portato gravi conseguenze nella soluzione di questi problemi, dice una cosa che debbo considerare quanto meno immodesta. Il Paese attende non questa legge, ma un programma organico di ammodernamento e di riorganizzazione dei nostri cantieri, un programma di rinnovamento, di ringiovanimento della nostra flotta, che trovi il suo fondamento nella flotta statale e in provvidenze che favoriscano anche l'iniziativa privata, subordinandola però alle esigenze del Paese. E a questo proposito voglio respingere un'altra accusa infondata che ci viene rivolta: che cioè noi vogliamo che nel programma di riorganizzazione dei cantieri marittimi sia escluso l'apporto del settore privato; noi invece non vogliamo che i pochi armatori del settore privato siano i soli a determinare di fatto la nostra politica marinara, e ciò perchè essi perseguono interessi in contrasto con quelli nazionali e perchè è loro la responsabilità di avere contribuito a determinare la situazione di crisi attuale. Essi sono incapaci di concepire programmazioni a lungo respiro, vedono soltanto gli affari immediati. E una delle cause della crisi attuale è stata la scarsa preveggenza con la quale, durante il periodo di Suez, che ha coinciso con un notevole sviluppo del traffico petrolifero, si sono indirizzati verso costruzioni di navi-cisterna. Allora non si poteva trovare uno scalo che costruisse una nave nuova per molti anni erano tutti im-

pegnati. Oggi le cisterne trasportano cereali e contribuiscono così a creare la crisi dei noli in questo settore, che è uno dei più importanti settori marittimi.

Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, di fronte all'imponenza e alla complessità dei problemi da affrontare, il Governo ci presenta questo straccetto di legge che tutt'al più servirà a fare intascare qualche altro miliardo a qualche grande armatore. Ebbene, onorevoli colleghi, tra l'avidità di un pugno di grossi armatori e le esigenze fondamentali dello sviluppo economico del nostro Paese nel campo dell'economia marittima, noi da molto tempo, da quando siamo nati, abbiamo già fatto la nostra scelta. Ed è per questo che non approveremo, col nostro voto, questo meschino, insufficiente, misero disegno di legge. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali » (1823);

« Norme sui procedimenti e giudizi di accusa » (1824), d'iniziativa dei deputati Bozzi ed altri.

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Annunzio di deferimento di disegno di legge all'esame di Commissione permanente

PRESIDENTE Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito il seguente disegno di legge all'esame:

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Piano di attuazione per una sistematica regolazione dei corsi d'acqua naturali » (1823), previ pareri della 5ª e della 8ª Commissione.

**Per la discussione di una mozione
e per lo svolgimento di interpellanze**

TERRACINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERRACINI. Signor Presidente, prendo la parola in questo momento perchè solo in sede di fissazione dell'ordine del giorno per la seduta prossima mi è dato presentarle le seguenti richieste.

Il 7 dello scorso mese venne presentata al Ministro degli esteri una interpellanza relativa alla situazione algerina e alle sue ripercussioni nel territorio metropolitano della Francia. Nella stessa giornata fu anche presentata al Presidente del Consiglio e al Ministro degli esteri un'altra interpellanza, dal senatore Minio, sull'atteggiamento del Governo italiano in merito ancora alla questione algerina. Infine il 17 novembre il senatore Secchia ha depositato alla Presidenza del Senato una mozione relativa al comportamento del rappresentante italiano all'O.N.U. nei confronti delle proposte colà presentate per la disatomizzazione dell'Africa e per un impegno collettivo contro gli esperimenti nucleari. È trascorso più di un mese e nè le interpellanze nè le mozioni sono venute in discussione. Nel frattempo i problemi attinenti si sono ulteriormente aggravati. Io sottolineo la necessità che prima della sospensione dei suoi lavori, che si prolungherà fin oltre la metà di gennaio, il Senato debba esserne investito.

Oltre a ciò ricordo che sono in corso incontri e riunioni di carattere internazionale dai quali si attendono decisioni di estrema importanza, che influiranno su tutto lo sviluppo della politica mondiale del prossimo 1962, mentre il Senato da lungo tempo non ha più trattato di politica estera

Sulla base di quanto ho brevemente esposto e in richiamo agli articoli 106 e 110 del nostro Regolamento, mi permetto di formulare la proposta che prima della chiusura, ove questa dovesse verificarsi alla fine di questa settimana, venga riservata una seduta alla discussione delle interpellanze e della mozione. Se invece il Senato dovesse prolungare i suoi lavori ancora alla prossima settimana, la discussione che sollecito potrà fissarsi nel suo corso. Ma essa deve avvenire. Io insisto nella maniera più ferma su questa richiesta. Ora, poichè gli articoli 106 e 110 del Regolamento rimettono al Senato la fissazione della data di discussione sia delle interpellanze che della mozione, io chiedo al Senato di stabilire alternativamente le giornate di venerdì o di martedì prossimo per la loro discussione.

La prego, signor Presidente, udito l'avviso del Governo ed eventualmente il parere dei colleghi presenti in Aula, di voler provvedere di conseguenza

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non potrò che riferire al Ministro degli esteri quanto è stato richiesto in questo momento, non appena il Ministro stesso, che è attualmente impegnato a Parigi, sarà rientrato in sede.

TERRACINI. Una delle interpellanze è anche diretta al Presidente del Consiglio dei ministri. Comunque ritengo che il Ministro degli esteri non resterà troppo a lungo lontano, poichè gli incontri di Parigi sono già incominciati e dovrebbero concludersi rapidamente. Naturalmente non chiedo che egli torni appositamente a Roma, ma sono convinto che, volendolo, per le date da me indicate il Ministro potrebbe essere qui presente.

PRESIDENTE. Per parte mia riferirò al Presidente del Senato, che prenderà accordi con il Governo nella sede competente.

SPANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPANO. Io credo che questa non possa essere considerata come una questione ordinaria. Noi abbiamo richiamato il Regolamento, interpretandolo alla stregua della gravità della situazione che si è venuta determinando. Vorrei aggiungere alcune considerazioni a quelle già esposte dal collega Terracini. Nel corso di questi ultimi mesi la situazione si è venuta aggravando in una forma che non può non preoccuparci, sia per i suoi sviluppi, sia per una certa sordità che sembra essere manifestata dal Governo.

C'è stato un grande giornale governativo romano che ha potuto pubblicare i dati di un'inchiesta, a carattere semiufficiale, condotta in America, con dati e cifre da cui risulta semplicemente e puramente questo che nei primi minuti dell'eventuale scoppio di un conflitto un milione e centomila italiani sarebbero uccisi e altri dieci milioni verrebbero uccisi nei giorni successivi.

Si è potuto dire che questa inchiesta è stata promossa per sapere quali probabilità di sopravvivere — su « Il Messaggero » è detto testualmente questo — possa avere il popolo italiano.

Ci sono state delle stragi in Algeria che sono continuate per due settimane; c'è stato un aggravamento, in questi ultimi giorni, molto brusco della situazione internazionale, per cui è apparso che ci sono persino degli uomini meno moderati, più oltranzisti di Adenauer, nello schieramento politico; c'è una situazione che si sta aggravando nel Congo; c'è una posizione assurda, incomprensibile dal punto di vista degli interessi nazionali, presa dalla nostra delegazione all'O.N.U. sulla questione dell'ammissione della Cina.

La considerazione che desidero fare io è una sola. vengono prese delle gravi decisioni senza il Parlamento. Ora, possiamo dire che le posizioni assunte dall'Italia sulla questione della Cina, per esempio, siano all'interno del quadro di politica estera tracciato ed approvato dal Parlamento italia-

no? Io lo nego. credo che qui siamo al di fuori della linea tracciata, che noi della nostra parte non abbiamo approvato ma che tuttavia è stata approvata dal Parlamento italiano. Con queste iniziative noi siamo al di là di questa linea. Siamo quindi in una posizione insostenibile: noi crediamo perciò che questa discussione non possa assolutamente essere dilazionata. Per conseguenza, io chiedo che venga adottata la linea proposta dal collega Terracini e venga fissato il giorno della discussione

PRESIDENTE. Senatore Spano, le devo dare la stessa risposta che ho dato al senatore Terracini: mi farò premura di comunicare al Presidente del Senato il desiderio che lei ha espresso, perchè si possano prendere accordi col Governo

TERRACINI. Tenendo presente l'imminenza della chiusura dei nostri lavori, sarebbe desiderabile che questi contatti con il Governo fossero presi entro domani

PRESIDENTE. Si provvederà con la massima urgenza.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Si dia lettura della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

RODA, Segretario

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri, per sapere quale interesse nazionale abbia ispirato la proposta avanzata dalla delegazione italiana all'O.N.U. allo scopo di ripetere ancora una volta, su una posizione di minoranza, la pericolosa manovra di dilazione contro l'ammissione della Cina alle Nazioni Unite; per sapere inoltre se il Governo italiano non intenda finalmente abbandonare la vecchia e assurda posizione discriminatoria contro la Cina per inserirsi nella realtà del mondo moderno (526)

SPANO, PASTORE, MENCARAGLIA, VALENZI,
PAFRMO

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

RODA, *Segretario*:

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se corrisponde a verità la notizia pubblicata sulla stampa concernente la permanenza, ai fini « istruttivi », di ufficiali e militari della Repubblica federale tedesca nell'azienda industriale Contraves, ove verrebbero prodotti missili per il lancio di ogive nucleari,

se tale permanenza corrisponderebbe agli accordi internazionali, che sanciscono il diritto della costruzione e maneggio di missili e armi nucleari alla R.F.T.;

quali provvedimenti il Governo intenderebbe adottare per porre termine ad una situazione contraria agli accordi internazionali e lesiva degli interessi italiani (1316).

MAMMUCARI, MENCARAGLIA, VALENZI

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se sia stato espletato l'esame del Regolamento riguardante lo stato giuridico ed il trattamento economico del personale dipendente dall'Opera nazionale orfani di guerra, di cui alla legge 13 marzo 1959, n. 365.

Si tratta di soddisfare, con la maggiore sollecitudine, le legittime aspettative di una notevole parte del personale dipendente, ancora considerato avventizio, malgrado la durata di servizio che oscilla dai dieci ai venticinque anni, in modo che tale personale possa finalmente avere la certezza della propria posizione, con vantaggio del servizio e con rispetto di un principio di giustizia (2732)

GRANZOTTO BASSO

Al Ministro delle finanze, per conoscere se non ritenga opportuno emanare apposite istruzioni ai competenti uffici del Registro,

acciocchè i benefici fiscali, contemplati dall'articolo 18 della legge 3 agosto 1949, n. 589, vengano applicati sulle convenzioni stipulate, seguendo le istruzioni della Cassa depositi e prestiti, dai Comuni con gli appaltatori delle Imposte di consumo, a garanzia di mutui per opere pubbliche, provvedendo, ove ritenuto necessario, con apposita disposizione di legge integrativa di quelle vigenti in materia. Ciò per assecondare quella politica che valga ad alleviare i Comuni da oneri fiscali considerevoli per atti della pubblica Amministrazione, intesi a soddisfare interessi collettivi, mercè il reperimento di fondi, per i quali appare contraddittorio che siano sottoposti a gravami, i quali ne riducono comunque la disponibilità (2733).

GRANZOTTO BASSO

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, della sanità e dell'interno, perchè: considerati i riflessi negativi sulla funzione assistenziale che derivano dalla mancanza di una organica e completa regolamentazione dei rapporti fra le Amministrazioni ospedaliere e gli Istituti mutualistici; tenuto conto che finora non è intervenuta alcuna decisione da parte della Commissione interministeriale istituita a suo tempo con il compito di preordinare i provvedimenti necessari per conferire un razionale assetto alla materia che investe l'insieme di tali rapporti; avuto riguardo alla necessità di evitare il protrarsi di una situazione di grave disagio che potrebbe tornare anche a danno degli stessi lavoratori assistiti, vogliano comunicare quali misure intendano, di concerto, attuare perchè si definiscano e regolamentino sollecitamente e definitivamente i rapporti tra Amministrazioni ospedaliere e Istituti mutualistici (2734).

JANNUZZI

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti siano stati o siano per essere presi in ordine alla integrazione dell'approvvigionamento idrico dei territori serviti dall'acquedotto pugliese a seguito dell'accettazione come raccomandazione da parte del Ministro dell'ordine del giorno presentato dall'interrogante al Se-

nato in sede di discussione del bilancio dei Lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1961-62 e col quale ordine del giorno si invitava il Governo a provvedere acchè

A) per l'acquedotto di Destra Sele (che importa una spesa di circa 50 miliardi):

a) fosse reso definitivo il decreto 5 maggio 1958 che assegnava all'acquedotto pugliese provvisoriamente le acque di Destra-Sele,

b) fosse presentato al Parlamento un disegno di legge che ponesse a carico dello Stato la spesa relativa alla captazione e all'adduzione di tali acque, con un sistema di spesa a pagamenti differiti, in non più di 8 o 10 annualità;

c) fosse autorizzato l'Ente a presentare il progetto esecutivo dopo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici si fosse espresso sul progetto di massima presentato al Ministero nel 1959

B) Per il raddoppio dell'attuale canale principale (che importa una spesa di circa 5 miliardi).

a) fossero finanziate con la massima urgenza le opere per il detto raddoppio nel tratto della presa di Andria alla località Mercadante (Cassano Murge), onde consentire il convogliamento nel 1963 di tutte le acque del Sele e del Calore.

C) per le acque di invaso del Pertusillo (la cui spesa è di circa 30 miliardi):

a) fossero finanziate le opere necessarie per l'adduzione di dette acque nel sistema distributivo dell'acquedotto pugliese per la portata di 3 mc. al secondo da destinare prevalentemente alle esigenze industriali delle provincie servite (2735).

JANNUZZI

Al Ministro dell'interno, con riferimento ad una nota di cronaca apparsa nel giornale « Secolo XIX » di Genova del 25 novembre 1961 del seguente tenore:

« Verso l'una della notte scorsa un attentato è stato compiuto ai danni della sede del " Movimento sociale " di Camogli, nei pressi del Cenobio dei Dogi

È stata bruciata un'auto della porta d'ingresso che porge sulla strada: l'incendio è stato causato da benzina ed altro materiale infiammabile.

Dell'incendio si sono accorti quasi subito 1 carabinieri di una pattuglia in perlustrazione. Accertato che l'incendio era stato dolosamente provocato, 1 carabinieri hanno iniziato immediatamente indagini ponendo posti di blocco in tutta la Riviera di levante. La misura ha dato buoni frutti in quanto è stato possibile identificare gli autori dell'attentato in due persone abitanti a Genova.

Uno di essi, il proprietario dell'auto con la quale gli attentatori si sono recati a Camogli per compiere la loro impresa, è già stato interrogato dai carabinieri, per il secondo l'interrogatorio è ancora in corso.

Sull'identità dei due e sullo sviluppo delle indagini i carabinieri mantengono il più assoluto riserbo ».

Gli interroganti chiedono di conoscere quale seguito abbiano avuto le indagini e quali provvedimenti abbia preso per prevenire tali azioni delittuose (2736)

NENCIONI, BARBARO, FRANZA

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere se corrisponda a verità che il Magistrato del Po con sede in Parma abbia proceduto alla assegnazione di due barche in ferro della portata di 600 tonnellate ciascuna, di proprietà della pubblica Amministrazione, alla società di navigazione interna di Cremona, per l'esercizio di trasporti sul Po senza rispettare la norma che stabilisce la pubblica gara fra gli esercenti la navigazione interna.

In caso affermativo, in base a quali criteri sia avvenuta questa assegnazione che mette l'assegnataria in condizione di privilegio di fronte agli artigiani armatori-vettori che si vedono così colpiti da una illecita concorrenza, considerando soprattutto il fatto che molte di queste ditte per mancanza di provvidenze di legge non hanno ancora rinnovato il naviglio perduto per fatto di guerra (2737).

BARDELLINI

Al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere se non ritenga che il riconoscimento di diritto di lo-

calità economicamente depressa, a norma della legge 13 giugno 1961, n. 526, e per gli effetti della legge 29 luglio 1957, n. 635, spettanti al territorio del Comune di Gemona in provincia di Udine, il quale versa in condizioni formali e sostanziali idonee a fargli ottenere il citato riconoscimento, essendo intercluso tra territori montani o comprensori di bonifica montana, e comunque partecipa direttamente della grave depressione economica del gemonese, la cui zona, a fronte di un reddito medio uguale a 100 della provincia di Udine e di 173,2 dell'Italia settentrionale, gode di un reddito medio *pro capite* pari soltanto a 69,16, come risulta da uno studio combinato della Camera di commercio di Udine e della Facoltà di economia di Cà Foscari di Venezia.

Si fa presente che nel medesimo senso, tendente a ottenere il riconoscimento di diritto di località economicamente depressa, si è espresso il 31 ottobre 1961 il Consiglio comunale di Gemona con deliberazione adottata all'unanimità (2738).

SOLARI

Al Ministro dell'interno, perchè considerate le particolari benemerienze del Corpo di polizia stradale, valutato lo spirito di sacrificio e di dedizione al dovere degli uomini della Polizia stradale cui è affidato il delicato compito di vigile scorta dell'ordine e della sicurezza dei traffici sulle strade d'Italia;

considerato che, mentre viene, da tempo, corrisposta a favore degli Agenti della polizia stradale una « indennità per scorta e trasporto eccezionale », non è prevista alcuna indennità per il servizio straordinario prestato dalla Polizia stradale, talvolta anche in giorni festivi e sempre con evidente disagio economico, per la « scorta a personalità »;

esamini l'opportunità di estendere la « indennità di scorta » anche al servizio di « scorta a personalità », eliminando, tra l'altro, anche una ingiusta sperequazione di trattamento tra agenti addetti a scorta di carico eccezionale ed agenti addetti a scorta di personalità (2739).

MILITERNI

Ordine del giorno

per la seduta di mercoledì 13 dicembre 1961

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica mercoledì 13 dicembre, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Norme per l'esercizio del credito navale (1619-*Urgenza*).

II. Discussione del disegno di legge:

Istituzione di una quarta e una quinta Sezione speciale per i giudizi sui ricorsi in materia di pensioni di guerra ed altre disposizioni relative alla Corte dei conti (1649) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

JODICE. — Modificazioni alla legge 18 ottobre 1951, n. 1128, per una più equa ripartizione tra gli ufficiali giudiziari e gli aiutanti ufficiali giudiziari della percentuale sui crediti recuperati dall'erario e dei diritti e delle trasferte degli atti a debito (736).

ARCUDI. — Modificazioni alla legge 18 ottobre 1951, n. 1128, concernente l'ordinamento degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti ufficiali giudiziari (781).

Modifica del vigente ordinamento degli ufficiali giudiziari e degli aiutanti ufficiali giudiziari (1372).

La seduta è tolta (ore 20,35).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari