

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

511^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 13 DICEMBRE 1961

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE:	
Annunzio di presentazione	Pag. 23647
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	23647
Deferimento alla deliberazione di Commissione permanente	23647
Deferimento all'esame di Commissione permanente	23647
Trasmissione di disegno di legge e deferimento alla deliberazione di Commissione permanente	23698

« Norme per l'esercizio del credito navale » (1619-Urgenza) (Seguito della discussione e approvazione con modificazioni):	
ANGELINI Armando, <i>relatore</i> Pag. 23667 e <i>passim</i>	
BATTAGLIA	23688, 23689
CORBELLINI	23698
GAVA	23688
GOMBI	23665, 23679, 23692
JERVOLINO, <i>Ministro della Marina mercantile</i>	23675 e <i>passim</i>
RUGGERI	23660
SACCHETTI	23680 e <i>passim</i>
SOLARI	23656, 23681, 23696
VALENZI	23648

INTERROGAZIONI:	
Annunzio	23698

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 16,30).

Si dia lettura del processo verbale della seduta di ieri.

C E M M I, 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.

Annuncio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa:

dei senatori Amigoni e Oliva:

« Modifiche alle disposizioni finanziarie della legge 7 febbraio 1961, n. 59, concernente il riordinamento strutturale e la revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) » (1827).

Comunico inoltre che sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro degli affari esteri:

« Rimborso al comune di Firenze per l'acquisto dell'immobile da destinare a sede dell'Università Europea » (1825);

« Contributo, per il 1959, all'Agenzia delle Nazioni Unite per gli aiuti ai rifugiati palestinesi (United Nations Relief and Works Agency for Palestine Refugees in the Near East - U.N.R.W.A.) » (1826).

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

Annuncio di deferimento di disegno di legge alla deliberazione di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito il seguente disegno di legge alla deliberazione:

della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

« Istituzione del ruolo dei collocatori » (1819), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

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

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito il seguente disegno di legge all'esame:

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

« Norme sui procedimenti e giudizi di accusa » (1824), d'iniziativa dei deputati Bozzi ed altri, previo parere della 1ª Commissione.

Annuncio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta di ieri, la 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha approvato i seguenti disegni di legge:

« Aumento della spesa prevista dal 3º comma — lettera b) — dell'articolo 24 della legge 21 luglio 1960, n. 739, recante provvidenze per le zone agrarie danneggiate da

calamità naturali e provvidenze per le imprese industriali » (1690);

« Sviluppo economico dei territori del Polesine » (1783).

Comunico altresì che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

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

« Modifiche alla legge 8 gennaio 1952, numero 6, in favore degli avvocati e procuratori che avevano superato i 50 anni di età al momento dell'entrata in vigore della legge stessa » (1497), d'iniziativa dei senatori Ottolenghi ed altri;

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

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Modificazioni agli articoli 11 e 12 del decreto legislativo luogotenenziale 5 aprile 1945, n. 141, concernenti benefici tributari a favore di società cooperative » (7-B), d'iniziativa del senatore Menghi;

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1961, n. 525, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1960-61 » (1685);

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 23 giugno 1961, n. 584, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal Fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1960-1961 » (1689);

« Miglioramento del trattamento di quiescenza e adeguamento delle pensioni a carico della Cassa per le pensioni agli insegnanti di asilo e delle scuole elementari parificate facente parte degli Istituti di previdenza presso il Ministero del tesoro » (1759);

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

« Istituzione dell'Albo nazionale dei costruttori » (1332), d'iniziativa del deputato Camangi.

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, 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 il seguito della discussione del disegno di legge: « Norme per l'esercizio del credito navale ».

E' iscritto a parlare il senatore Valenzi. Ne ha facoltà.

V A L E N Z I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, iniziando la sua relazione il senatore Angelini scrive: « Il provvedimento che l'Assemblea si accinge a discutere si ripropone il problema delle costruzioni navali nel nostro Paese, problema che così ampiamente si riflette sull'attività dei nostri cantieri e, quindi, sulle prospettive di lavoro e di benessere di decine di migliaia di onesti e valorosi lavoratori. E' inutile perciò ricordare — continua il senatore Angelini — come il provvedimento in esame sia vivamente atteso negli ambienti interessati e da quanti hanno a cuore la vita e l'avvenire dei nostri cantieri e, quindi, del migliore sviluppo di una delle più qualificate sezioni della nostra industria ».

Con queste « innocenti » parole il relatore onorevole Angelini vorrebbe dare per scon-

tati, secondo quanto ho capito, tre concetti che restano ancora da dimostrare: 1) che il provvedimento in esame risolverebbe il problema del lavoro e del benessere di decine di migliaia di lavoratori, cosa che noi contestiamo; 2) che quanti hanno a cuore l'avvenire della nostra industria attendono con ansia il varo di questo disegno di legge in esame, mentre io so invece di preoccupazioni e incertezze che si levano da ogni parte. In terzo luogo è evidente la implicita conclusione del collega relatore e cioè, se il provvedimento crea benessere e se è atteso fervidamente, è chiaro che chi lo discute o resiste ad accettarlo viene ad essere incolpato della responsabilità di tutti i guai attuali della nostra Marina mercantile ed anche, perchè no, della crisi della nostra industria cantieristica.

Le tre affermazioni non sono esatte anche se, nel solito tentativo di rovesciamento delle responsabilità, che è caratteristica peculiare dei discorsi dell'onorevole ministro Jervolino il Ministro della marina mercantile, in modo assai meno prudente dell'onorevole Angelini, non lascia passare occasione di farle sue, ad esempio ogni volta che egli è chiamato a parlare per il varo di una nuova nave, il che disgraziatamente (non tanto per i discorsi mancati dell'onorevole Jervolino, ma per ben più serie ragioni!) non avviene troppo spesso.

Dicevo, dunque, che l'attuale Ministro non perde occasione per attaccare le sinistre che sarebbero responsabili di impedire la ripresa dei cantieri, e quasi lo sviluppo della nostra Marina mercantile, per l'ostruzionismo che farebbero in Parlamento nei riguardi delle iniziative e dei programmi partoriti dal suo dicastero e che il Ministro stesso vorrebbe far passare come la soluzione di tutti i mali attuali dell'industria cantieristica e della Marina mercantile.

Parlando appunto, verso la metà di novembre, a Castellammare in occasione di un varo, l'onorevole Ministro ha detto innanzitutto testualmente: « Con troppa facilità i settori politici di sinistra vanno ripetendo un

vecchio motivo ingiusto, che il Ministero della marina mercantile per aiutare la marina libera cerca in tutti i modi di soffocare e di limitare la politica di sviluppo della marina sovvenzionata ». Poi, dopo aver parlato di « sviluppo della marina sovvenzionata » (dimenticando che gli armamenti dell'E.N.I. e della Finsider non possono essere confusi con quello della Finmare!) ha detto ancora: « Non a scopi polemici (non si sa bene allora a quali scopi) ma in omaggio alla verità, devo aggiungere che l'armamento sovvenzionato avrebbe potuto migliorare, qualitativamente e quantitativamente, se avesse potuto avvantaggiarsi di provvidenze ingiustamente ritardate dai settori politici di sinistra ». E qui ha indicato queste famose provvidenze in tre elementi: il suo vecchio progetto per le società di preminente interesse nazionale; il provvedimento relativo alle demolizioni e infine il disegno di legge per il credito navale che stiamo ora discutendo.

Onorevole Ministro, io debbo dirle che è proprio lei che ci costringe a dare a questa nostra discussione un carattere polemico, poichè è evidente che le sue affermazioni, essendo in contrasto con la verità, debbono essere da noi rintuzzate, anche se lei si rivolge a volte, in queste circostanze, a gente che conosce i fatti per diretta esperienza, e cioè agli operai dei cantieri, esortandoli addirittura ad agire nei nostri confronti per farci cambiare rotta, fingendo di non sapere che, invece, noi così agiamo proprio per difendere i loro interessi.

Ella s'illude di poter rovesciare in questo modo su di noi quelle che sono le sue responsabilità: è un modo polemico, abile quello di attaccare quando si è praticamente con le spalle al muro.

In questo modo ella crede di poter evitare la condanna di tutti coloro che sono interessati all'attività cantieristica e alla vita della Marina mercantile, i quali devono pronunciarsi inevitabilmente contro coloro che hanno la responsabilità dell'attuale situazione che, d'altra parte, non verrà migliorata nè modificata seriamente dai provvedimenti che lei ci propone. Quale poi sia l'attuale situa-

zione è stato detto a iosa, è stata descritta largamente e in diverse occasioni dalla stampa e dagli interventi dei miei colleghi, dei colleghi « del settore di sinistra », come ella li chiama, i quali hanno messo in luce le condizioni in cui si trova oggi la nostra Marina mercantile.

Si veda lo stato del nostro naviglio: si tratta di cifre ormai largamente note ma che conviene ripetere. Un quinto della nostra flotta ha più di venticinque anni, mentre nel mondo le navi così vecchie sono soltanto un ottavo del tonnellaggio complessivo; nè vale parlare della guerra chè anche il **confronto** con nazioni che hanno subito come noi duramente i colpi dell'ultimo conflitto, come la Germania e il Giappone, è a nostro sfavore: contro il 37 per cento di navi italiane « giovani » vi è, infatti, il 68 per cento di tali unità in Giappone e il 74 per cento nella Germania occidentale. Il nostro paese ha rinnovato molto scarsamente. Si comprano navi straniere già usate ed esse oggi rappresentano gran parte del nostro naviglio: oltre il 64 per cento di quelle registrate nel dopoguerra! E si potrebbe dimostrare come la flotta della Fimmare è quella che ha avuto i colpi più duri, infatti mentre nell'anteguerra aveva 241 navi per un tonnellaggio di 1 milione e mezzo, oggi è scesa a 94 navi per appena 685 mila tonnellate ed ella vorrebbe ridurla nel 1963 a 73 navi. E poi vorrebbe, come ha fatto a Castellammare, incolpare proprio i settori di sinistra, che si sono opposti con successo al varo della sua legge, così esiziale per le sorti della flotta statale, della decadenza di questa flotta di cui ella è uno dei primi responsabili.

Il quadro, se si tengono presenti le condizioni economiche della nazione, è desolante. Basti dire che nei nostri porti scende costantemente la presenza della bandiera nazionale perchè tutte le flotte si espandono mentre noi rimaniamo indietro. Dal 1958 al 1959, infatti, la partecipazione italiana all'attività dei porti della penisola è passata dal 46 al 37 per cento. Siamo completamente esclusi, o quasi, da zone come il Canale di Panama o il Canale di Suez e la Marina mercantile italiana, che nel 1958 aveva perso il quinto posto, su-

perata dal Giappone, oggi è superata dalla Grecia e passa al settimo posto e vi sono altre flotte che minacciano la nostra bandiera. Questo senza contare lo stato del nostro naviglio.

Il drammatico naufragio della « Bianca C. », affondata nel mare delle Antille dopo 48 ore di furioso incendio, che causò la morte di uomini dell'equipaggio, e che poteva avere conseguenze più nefaste, ha drammaticamente ricordato a tutti le insufficienze della nostra Marina mercantile. Il disastro, che priva la flotta nazionale di una delle maggiori navi da trasporto passeggeri, viene infatti unanimemente imputato al logorio dell'apparato motore, vecchio di venti anni; e del resto si tratta di una unità comprata all'estero nel 1949 dall'armatore Costa e ammodernata nei cantieri genovesi. E sarebbe il caso di ricordare, in questa occasione, le responsabilità che spettano al Registro Navale, alle Capitanerie e per conseguenza al Ministero della marina mercantile per la loro inefficienza.

Due nodi, secondo me, sono venuti al pettine, con il dramma della « Bianca C. »: la vetustà del nostro naviglio e la prevalenza di unità acquistate in altri paesi. Le cifre parlano chiaro. Nell'anteguerra l'Italia aveva navi per tre milioni 450.000 tonnellate di stazza lorda. Oggi, in percentuale, siamo discesi, siamo arrivati a circa il 4 per cento e in questo lasso di tempo il tonnellaggio italiano è cresciuto solo del 47 per cento, mentre quello complessivo mondiale è salito del 74 per cento. Le flotte di altri Paesi si rafforzano: gli Stati socialisti (si veda la Polonia e la Jugoslavia) prevedono addirittura il raddoppio dell'attuale tonnellaggio; intanto si vanno sviluppando le navi per i trasporti specializzati (navi da carico per automobili, petroliere ultramoderne) e già si prepara la propulsione atomica. Invece la nostra flotta si distingue per la sua arretratezza e quindi cresce il pericolo di vedersi eliminati da altre linee, di perdere ancora terreno, e ciò si ripercuote sul lavoro, ed anche sulla vita, come si è visto in certi casi, di migliaia di lavoratori del mare, dei porti e dei cantieri. Perchè poi — è

necessario dirlo — come si può parlare di flotta moderna, bene attrezzata, ricca di capacità competitive con una condizione di vita, un trattamento, dei rapporti di lavoro tra dirigenti e dipendenti che sono assolutamente ingiusti, antiquati, da rivedere da cima a fondo? E qui sta forse una delle pecche più gravi della flotta di Stato, e dell'I.R.I. in particolare, che invece di essere di esempio positivo è troppo spesso tra i peggiori padroni. Si veda ciò che avviene nei cantieri navali.

La crisi dei cantieri si intreccia con quella della Marina mercantile. Vi è il caso, per esempio, del complesso Ansaldo, che alla fine della guerra occupava ben 36 mila operai ma che negli ultimi quindici anni ha avuto una vita difficile, tanto che i dipendenti sono ridotti adesso appena a 15 mila e i bilanci accumulano passivi di circa 2 miliardi di lire. La parte cantieristica del complesso era una delle più importanti, mentre attualmente conta soltanto 4.600 dipendenti. E se la situazione non è peggiore lo si deve ai 30 miliardi di commesse dell'U.R.S.S. che garantiscono due anni di lavoro ai cantieri liguri.

Grave è anche la situazione dei cantieri di Trieste per mancanza di attrezzature e per il sistema dei crediti passivi che determina così costi molto più alti di quelli della concorrenza straniera.

Vi è ancora il caso dei cantieri di Castellammare di Stabia. L'organico dei cantieri della Navalmeccanica di Castellammare si riduce costantemente ogni anno di 60-70 unità. Oggi siamo arrivati a soli 1.645 operai, oltre a circa 260 impiegati.

Dall'epoca di Fascetti all'epoca del nuovo Presidente dell'I.R.I., Petrilli, si possono contare circa 10 mila licenziamenti. La crisi dei cantieri d'altra parte non è stata negata dallo stesso Presidente dell'I.R.I. nella conferenza che egli ha tenuto mesi addietro e di cui la stampa ha riportato larghi stralci. Egli ha parlato dei vari settori dell'I.R.I., ma io vorrei oggi fermarmi soltanto su quello che riguarda i cantieri.

Nella sua esposizione, questo è stato il punto più grave, confermando in pieno l'allarme delineatosi durante la vertenza del-

l'Ansaldo, il Presidente dell'I.R.I. ha dichiarato che la crisi dei cantieri non permette « nemmeno l'inizio di una speranza » e che è indispensabile un risanamento del settore. Eppure le statistiche dell'O.N.U. ci indicano che se da un lato, dalla fine del 1957 al marzo 1960, il tonnellaggio in costruzione sugli scali nazionali ha subito una riduzione pari al 23 per cento, dall'altro lato, nello stesso periodo, numerose altre nazioni segnano aumenti anche cospicui come la Jugoslavia (+ 63 per cento), i Dominions britannici (+59 per cento), la Polonia (+42 per cento), la Danimarca (+38 per cento), la Spagna (+28 per cento), l'Olanda (+22 per cento), la Svezia (+16 per cento), la Francia (+11 per cento), eccetera. E allora? Quali sono i motivi di questa particolare nostra depressione?

Il fatto è che la crisi non viene affrontata né in termini di investimenti e di trasformazioni, né in termini di sviluppo e di adeguamento alle nuove esigenze, ma soltanto nei soliti disgraziati termini di ridimensionamento. Il professor Petrilli ebbe a dire in quell'occasione che vi sono nei cantieri da 8 a 10 mila operai esuberanti e quindi da allontanare.

Questa pesante prospettiva è dovuta anche ad un intervento della Comunità europea. Entro sei mesi infatti — e siamo ormai arrivati alla scadenza — gli organismi direttivi del M.E.C. esigono dall'Italia un programma per il ridimensionamento dei nostri cantieri. E poi lei sa meglio di me, onorevole Ministro, che entro quattro anni dovrà cessare ogni forma di aiuto sovvenzionato alla nostra industria cantieristica.

Di fronte a questa situazione grave e difficile, che cosa intende fare il Governo? Crede veramente il ministro Jervolino di poter risolvere questi problemi così pesanti, così complessi, così decisivi per la nostra vita nazionale, con i suoi provvedimenti-tampone oppure con l'attuale disegno di legge?

Appare incomprensibile come negli anni detti del « miracolo italiano », mentre voi avete accumulato una serie di leggi, di piani, che noi abbiamo criticato perchè costituivano delle misure legislative settoriali, contro

le quali ci siamo battuti e che si sono rivelate e si riveleranno alla prova dei fatti assolutamente insufficienti a rimuovere soprattutto le cause di fondo della debolezza della economia nazionale, ma che hanno visto stanziamenti di migliaia di miliardi, appare impossibile, dicevo, che possa avvenire quello che sotto il suo dicastero, onorevole Jervolino, sta avvenendo nel campo della marineria italiana.

E lei crede proprio, onorevole Ministro, che con questi provvedimenti-tampone, ripetuti, insufficienti per stanziamenti, rivolti soltanto a soddisfare piccoli gruppi dei grandi armatori, si possa pensare di risolvere i complessi problemi della Marina mercantile e dei cantieri italiani?

E' vero che questi provvedimenti, anche se sono una piccola cosa, non si discostano dalla vostra linea politica la quale, in campo economico, si è palesata sempre più ufficialmente, con la vostra mania dei piani settoriali, dal Piano delle autostrade al Piano verde, dal Piano della Sardegna a quello dei fiumi, come una linea che vuole evitare ogni seria riforma, ogni profonda modifica della economia nazionale — anche se ciò appare sempre più necessario — per investire, sotto la spinta dei monopoli, centinaia di miliardi in provvedimenti parziali e settoriali che accentueranno gli squilibri tra settori, categorie, regioni e soprattutto tra le classi.

Si tratta di misure che tendono ad assicurare non già delle riforme delle strutture economiche del Paese, nè delle profonde modifiche dei rapporti sociali, nè si tratta di provvedimenti che possano risolvere i nodi che strozzano la possibilità di garantire il pieno sviluppo dell'economia italiana, a beneficio di tutti i cittadini. Si tratta, invece, di misure settoriali, che rafforzano le stridenti ingiustizie che già vi sono, sia nel campo economico, sia nel campo sociale. Per la marineria italiana però, voi avete fatto ancor peggio, l'avete abbandonata alla sua sorte per non urtare la volontà dei grandi armatori, abituati ormai a fare da padroni.

Eppure, siamo in un periodo in cui le esportazioni si sviluppano. un quarto della nostra produzione viene esportato e si svi-

luppano i traffici in tutto il mondo. Altre Nazioni, anche nell'ambito del M.E.C., hanno le loro industrie cantieristiche in piena attività e sviluppano la loro flotta; noi, invece, decciamo di giorno in giorno.

Poi, quando ad un certo punto sentite l'insufficienza di questa politica, che fa acqua da ogni parte di fronte alla realtà di ogni giorno, e quando capite che l'elettorato italiano vi può chiamare a rispondere di questi fatti, allora l'onorevole Jervolino viene fuori a dirci che è colpa delle sinistre, come se fossimo stati noi e come se il punto cui siamo arrivati non fosse, invece, il risultato della vostra politica e, direi, adesso — è il caso di dirlo già da parecchi, da troppi anni — della sua politica, onorevole Jervolino. È incredibile che si possano affermare tranquillamente, perdonatemi la espressione, delle panzane simili!

Lei, onorevole Ministro, parla molto spesso, quando tiene questi comizi in occasione di inaugurazioni...

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile* Ne faccio molto pochi, senatore Valenzi, quasi nessuno!

V A L E N Z I . Perchè sono pochi i vari, ma ogni volta che c'è un varo, il comizio lo fa, non perde l'occasione, e tira fuori sempre, oltre questi provvedimenti che lei considera come decisivi per la Marina mercantile italiana — mentre non lo sono — tira fuori spesso, dicevo, il suo vecchio progetto per le società di preminente interesse nazionale, progetto disgraziato sia per quello che voleva realizzare, sia per il misero modo in cui è finito. Vorrei sapere, ora, se lei è sempre d'accordo con quanto ebbe a dichiarare allora, quando venne al Senato, quel giorno in cui c'era pericolo per lei che si potesse arrivare a un voto sulla proposta di rinvio avanzata dal senatore Sansone e da me, a dire alla Assemblea — che la sua insistenza e quella dell'onorevole Gava, presidente del gruppo democristiano, avevano costretto all'esame di quella proposta di legge — che voleva ripensarci e che ritirava il suo disegno di legge. Ora, non si capisce bene se lo

ha ritirato completamente o se intende ancora risfoderarlo.

Se vuole un consiglio, onorevole Jervolino, modestamente le dico che è bene che lei lo seppellisca per sempre! Dovrebbe, se mai, presentarcene un altro, ma uno ben diverso; noi le chiediamo un disegno di legge nuovo, che dia alle flotte di preminente interesse nazionale delle strutture più moderne, anche dal punto di vista dell'organizzazione ed anche sul terreno amministrativo (sarebbe ben necessario!), ma sulla linea di uno sviluppo adeguato ai nostri bisogni nazionali, su di una linea che metta la flotta statale alla testa di una politica di espansione dei traffici, con navi di linea moderne, veloci, costruite in Italia da cantieri ammodernati! Accetti questa linea, ne stabilisca il programma di realizzazione, moltiplichì gli stanziamenti a favore della flotta sovvenzionata, non la mortifichi; e allora vedrà che se per caso dovesse avere a questo punto bisogno di appoggio nei confronti dei gruppi che allora la contrasteranno — che potrebbero essere, per esempio, il suo amico onorevole Fiorentino o il suo amico onorevole Lauro — allora ci troverebbe al suo fianco

E che attende il governo per rinnovare le convenzioni tra Stato e Finmare che, concluse nel 1936, decadute nel 1956, sono state prorogate per ben 4 volte facendo sì che le 4 società continuino a vivere nell'incertezza da oltre 7 anni e ad essere rette da convenzioni stabilite prima della guerra? E di chi la colpa di tutto ciò? Non ci venga a dire — se non vuol farci ridere — che si tratta dei « parlamentari dei settori della sinistra » secondo la sua solita espressione!

Ma se vuol fare qualche cosa di utile e subito, le direi di cominciare col regolare d'urgenza lo stato dei crediti che, se non sbaglio, la Finmare vanta dallo Stato, per una cifra che mi pare ammonti ad oltre 110 miliardi. Questa carenza da parte dello Stato crea delle gravissime conseguenze, per cui le società sono costrette a fare nuovi debiti, pagando interessi esorbitanti, facendo, insomma, come se lo Stato defraudasse se stesso! E da questo stato di cose chi trae vantaggio, onorevole Jervolino? Lei può protestare quanto

vuole, ma chi ci guadagna è il gruppo della flotta Lauro, oppure quello della flotta Fasio, oppure quello della flotta Costa i grandi industriali dell'armamento. E sono ancora essi che traggono beneficio dal disegno di legge sul credito navale che è al nostro esame, oltre che dalla situazione in cui lei ha gettato la flotta delle società di preminente interesse nazionale. Lei si è offeso perchè, mi sembra, già una volta l'« Espresso » l'ha chiamata « armatore onorario »; ma mi dispiace doverle dire che, andando per questa strada, ella darà pienamente ragione all'« Espresso », come era chiaramente apparso nei giorni dello sciopero, di quel famoso sciopero dei marittimi di due anni fa, che vide in rivolta l'intera città di Torre del Greco, in cui lei prese posizione contro i lavoratori, contro la gente del mare trovando così il pieno appoggio, anche in quest'Aula (ricorderà l'onorevole Fiorentino che correva ad abbracciarla), della stampa di estrema destra e degli armatori.

Ma, tornando alla particolare situazione delle flotte statali, io non le citerò, come altri hanno fatto con giusta ragione, le parole di un membro del suo Partito, l'onorevole Colasanto, anche egli napoletano, il quale, come relatore al bilancio della Marina mercantile alla Camera, ebbe sulla questione parole di fuoco. Io le faccio una domanda, onorevole Ministro, e mi auguro che ella voglia rispondere: visto che ella ha delle così buone intenzioni, secondo quanto ha dichiarato a Castellammare, verso la flotta statale, perchè non coglie l'occasione che noi da questa parte — con il disegno di legge dell'onorevole Sacchetti, dell'onorevole Zucca e mio — le abbiamo offerto da tempo per la sistemazione del regime di gestione dei servizi marittimi sovvenzionati? Che aspetta il Governo? Circolano delle voci assai preoccupanti, e ci attendiamo da lei una smentita. Queste voci dicono che il Ministro della marina mercantile ostacola la regolarizzazione di questa assurda e deficitaria situazione perchè vuole ottenere prima, in cambio, l'approvazione di questo disegno di legge, che offre graziosamente 30 miliardi agli armatori privati.

Le ragioni per cui noi criticiamo il presente disegno di legge sono state già avanzate ed esaurientemente illustrate dai colleghi della mia parte e di parte socialista — i senatori Zucca, Bertoli, Sacchetti, Solari ed altri — ma io vorrei sottolineare che, opponendoci a questo disegno di legge, intendiamo soprattutto opporci ad una linea politica che consideriamo in generale esiziale per la sorte dei nostri cantieri e della nostra Marina mercantile: la linea che io prima ho indicato, e che credo fondata su tre punti, che a nostro parere costituiscono le basi errate di una politica suicida.

I tre punti sono questi. L'affermazione di una crisi mondiale dei cantieri, che si rifletterebbe su quelli italiani; l'esuberanza in questo quadro del potenziale cantieristico nazionale rispetto ai bisogni; e in terzo luogo, di conseguenza, il ridimensionamento dell'assetto cantieristico. Si tratta cioè di una linea che appare necessariamente di ridimensionamento e di ripiegamento.

Ebbene, questa vostra linea noi la consideriamo sbagliata e pericolosa, ed a questa linea noi ne opponiamo un'altra, che si basa invece su altri elementi, indicati dalla situazione stessa: in primo luogo dal fatto che sul piano mondiale il naviglio in disarmo è in forte diminuzione; in secondo luogo, dal fatto che è in corso una grande espansione dei traffici marittimi collegata alle vaste trasformazioni economiche in atto nel mondo (si guardi, per esempio, in particolare alle enormi possibilità di traffici offerte dall'U.R.S.S., dalla Cina e da tutti i Paesi socialisti); in terzo luogo, dal fatto che l'Italia può e deve finalmente impegnarsi in una politica audace di traffici coi Paesi a recente indipendenza, che caratterizzano la situazione del mondo africano ed ex-coloniale. Se si tiene conto della recentissima proclamazione della indipendenza del Tanganica, sono 29 i Paesi africani che in un breve spazio di tempo si sono avviati all'indipendenza, 100 milioni di africani si sono così liberati e 100 altri lottano per la loro totale emancipazione, che non potrà tardare. Enormi riserve, grandi possibilità si offrono al nostro Paese, ormai questa tesi trionfa anche tra le sue file, onorevole Jervolino.

Ella invece, parlando a Castellammare o altrove, ha pronunciato una frase, veramente incredibile nella bocca di un rappresentante del Governo italiano. Ella ha detto, non so se ricordo testualmente, che « non c'è bisogno di sviluppare i traffici verso l'Africa, poiché l'Italia non ha più colonie ». Questa è una cosa assurda, che fortunatamente contrasta non solo con la nostra visione delle cose ma anche con la politica degli uomini più avvertiti della sua stessa parte, i quali, appunto perchè partono dalla considerazione che l'Italia non ha più colonie, pensano che una nuova politica può essere intrapresa verso tale Continente. E qui sarebbe il caso di fare tutto un discorso sulle possibilità e i compiti del porto di Napoli ch'ella sembra avere totalmente dimenticato.

Ci basiamo ancora, per guardare all'avvenire, sullo sviluppo delle nostre esportazioni e dei nostri rapporti commerciali in genere. D'altra parte direi che anche dai lati negativi della situazione si può trarre un certo vantaggio. Di fatto la stessa età troppo avanzata della nostra flotta indica larghi margini di lavoro per i nostri cantieri.

Qualche giorno fa a La Spezia si sono riuniti i rappresentanti dei Comuni di La Spezia, di Genova, di Livorno, i sindaci, i tecnici, i rappresentanti dei lavoratori, che hanno lungamente discusso di questi problemi e sono giunti a conclusioni molto positive. Essi hanno chiesto fra l'altro un piano di 400 mila tonnellate annue da costruire in dieci anni, per ottenere un rapido svecchiamento della nostra flotta. Vi sono, d'altra parte, da tempo avanzati dei piani della F.I.L.M.-C.G.I.L. e di altre organizzazioni sindacali. Proposte costruttive sulle quali si attende ancora un parere da parte del Governo. Fra i programmi di ricostruzione della flotta dell'armamento pubblico sottoposti all'attenzione del Governo ed evidentemente finora non presi in adeguata considerazione, cito quello della F.I.L.M.-C.G.I.L., che prevede, entro il 1964, la costruzione di 84 navi per complessive 607.700 t.s.l. per riportare il tonnellaggio di s.l. della Finmare vicino a quello d'anteguerra.

Noi affermiamo dunque che, partendo da queste basi, la linea del ridimensionamento,

dei provvedimenti-tampone, dei regali ai grandi armatori deve essere abbandonata, per dar corpo ad una politica globale di sviluppo su un piano generale. Perciò è partita dal deputato della nostra parte politica onorevole Adamoli la proposta di una conferenza del mare, che mi pare lei abbia in linea di principio accettato. È urgente che tale conferenza del mare si faccia, a condizione che porti però ad una politica di investimenti massicci e di ammodernamento dei cantieri, che assicuri loro piena capacità competitiva dentro e fuori il Mercato comune, ad una politica che cessi di subordinare l'I.R.I., i cantieri, la flotta, gli enti portuali, agli interessi monopolistici, ad una politica che tracci finalmente una via organica e coordinata al settore delle partecipazioni statali, sia nei cantieri, sia nella flotta che nei porti, per un globale programmato sviluppo, ad una politica che, collegando le sorti dell'industria cantieristica a quelle della marineria, dia un ruolo propulsivo fondamentale al settore delle società statali. Questa è la politica che sola può trarci dalla crisi — così hanno affermato anche a La Spezia giorni or sono — e che perciò noi facciamo nostra e la proponiamo al Parlamento e al Paese.

Concludendo, a me pare che il presente disegno di legge sul credito navale, come quelli precedenti sulle demolizioni e sui cantieri, non possono essere considerati seriamente come misure salutari, capaci di risolvere il problema, di dare un avvio serio alla ripresa del lavoro nei nostri cantieri e ai traffici della nostra marina. Non possono neppure essere considerati come elementi marginali di un piano di sviluppo, indispensabile ed urgente. Se si tiene conto del trattato del Mercato comune e delle situazioni che esso crea in vista del 1964, il tempo stringe. Il Ministro, parlando a Castellammare, ha dichiarato — io vorrei su questo punto ancora interrogarlo — che era realmente preoccupato per il fatto che con il 1964 cesseranno le provvidenze della Marina mercantile. « Ho dato disposizioni — ha detto — al Ministero e agli uffici competenti di mettere allo studio un programma serio e tempestivo, che deve andare dal 1964 in avanti, per-

chè la politica da me fino ad oggi perseguita abbia la maggiore efficacia, eccetera »

Io domando al Ministro quali sono queste linee? Si possono conoscere i criteri informativi del piano che ella ha dato mandato di tracciare ai suoi servizi? Si può sapere su quali provvedimenti presso a poco si conta di fondare questa politica, su quale linea in sostanza ella voglia avviare, dopo il 1964, lo sviluppo della marina mercantile italiana? Insomma noi chiediamo più ampie informazioni perchè questa dichiarazione che lei ha fatto a Castellammare è troppo evasiva e laconica e perchè i precedenti in questo campo sono stati troppo negativi per non preoccuparci; comunque è un'indicazione che lei ha dato fuori del Parlamento e noi appunto chiediamo che nel Parlamento ella sia più preciso e ci informi più chiaramente penso che ne abbiamo il diritto

D'altra parte credo che un'altra domanda va fatta all'onorevole Ministro ed è questa si è tenuta in questi giorni (la stampa ci ha parlato del 10 dicembre) una conferenza a Parigi su queste questioni fra i Paesi del Mercato comune. Non sarebbe stato forse più utile aspettare le conclusioni di questa conferenza? Comunque si può sapere oggi quali sono le decisioni cui si è giunti?

Voce dal centro E perchè?

V A L E N Z I Perchè a secondo delle decisioni che sono state assunte noi dobbiamo prendere posizioni diverse, dobbiamo orientarci per non essere, ancora una volta, noi le vittime del Mercato comune. Chiedo quindi all'onorevole Ministro quali sono le decisioni? E desidero anche di conoscere quali siano stati i criteri informativi, quali sono state le direttive che egli ha dato al rappresentante italiano a questa conferenza, quale posizione il nostro rappresentante a questa conferenza ha difeso anche questo mi pare che siamo in diritto di chiederlo e di ottenerlo

Se mi permettete, visto che sono in argomento, vorrei formulare ancora due domande. Sarei molto curioso ed ansioso (e con me sono ansiosi migliaia di dipendenti, e

con loro le loro famiglie, per esempio, delle società statali) di sapere che intende fare il Ministro, e subito, per la questione dei famosi 110 miliardi, dato che si pagano oggi somme enormi di interesse per cui con quegli interessi si potrebbe forse costruire una nave all'anno.

Onorevoli colleghi, a me pare con questo di avere contribuito ad illustrare quale è la nostra posizione su questa legge e di avere indicato quali sono i nostri dubbi e le nostre preoccupazioni. Il nostro Gruppo d'altra parte ha presentato alcuni emendamenti (per ottenere che sia specificamente indicato nella legge che i cantieri di costruzione debbano essere italiani e non esteri, per ottenere che almeno il 50 per cento dei crediti sia devoluto alle società della Finmare, eccetera) che consideriamo molto importanti al fine di valutare in definitiva la portata di questa legge. Vedremo quale sorte la maggioranza ed il Governo vorranno riserbare a questi nostri emendamenti. Comunque resta fermo un punto, sul quale non ci stancheremo di tornare ed è che necessita una impostazione generale radicalmente nuova della politica marinara che dia la possibilità di intravedere prospettive chiare in tutti gli importanti settori che riguardano la nostra Marina mercantile e di giungere al riconoscimento del diritto dei lavoratori a condizioni di vita più democratiche ed umane, corrispondenti all'insostituibile contributo che essi danno al Paese con la loro opera a bordo delle navi, nei porti e nei cantieri. Perciò la linea fondamentale che affermiamo è quella della necessità di un piano globale di investimenti massicci, di interventi, di aiuti e di ammodernamenti per cui si possa dare ai nostri cantieri e alla nostra marina le forze per affrontare con mezzi competitivi la concorrenza sul piano internazionale e per portare vittoriosamente la nostra bandiera in tutti i porti del mondo. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . E' iscritto a parlare il senatore Solari. Ne ha facoltà.

S O L A R I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di

legge che discutiamo è sufficiente per risolvere le sorti della Marina mercantile italiana? Questa è una domanda che le pongo, onorevole ministro Jervolino.

B E R T O L I . E' una domanda retorica, perchè evidentemente non è sufficiente.

S O L A R I . E' certamente una domanda retorica perchè il provvedimento non è sufficiente. Ieri infatti il relatore ha parlato di ciò che si è fatto, ma non ha citato in assoluto quella che è la situazione nel mondo nei suoi punti concreti. Nella discussione generale si è detto quali sono questi punti proprio per denunciare l'attuale situazione che vi è in Italia, per la quale noi ci troviamo indietro in confronto agli altri Paesi, e non siamo sulla buona strada per avanzare e raggiungere così quelle mete competitive cui ha accennato poc'anzi il collega Valenzi.

Si continua in Italia a far poco in questo settore e, direi, anche a non vedere quelle che sono le necessità logiche ed obiettive in rapporto alle prospettive che, sul mare, sono ancora favorevoli. Per quanto si assista allo sviluppo di mezzi di trasporto che ormai avanzano in progressione geometrica, come nel caso del traffico aereo, sul mare c'è ancora molto da fare e il traffico aereo non sostituirà nè quello ferroviario nè quello marittimo.

Vi è quindi, ripeto, ancora molto da fare, e non si può procedere in modo irrazionale, così come invece dobbiamo constatare che si procede attualmente. Vi è necessità di procedere in modo diverso, e non con una miriade di piani che non sono piani: lo abbiamo detto inutilmente tante volte. Data la nostra situazione in molti settori, occorre una programmazione a lungo termine, come diceva ieri il collega Bertoli, ma voi della maggioranza non la fate.

Quando invece il collega Bertoli chiede come si inquadra questo disegno di legge nel piano Pella affidato al professor Papi, allora mi pare che si esca in qualche modo dal seminato. Questo provvedimento, collega Bertoli, è una piccolissima cosa, ma è una cosa concreta, mentre il piano Pella è una di

quelle cose che dovrebbero essere grosse, ma è una cosa che non si vede e chissà se si vedrà. Che questo disegno di legge sia meschino e insufficiente, come è stato detto ieri, può darsi; ma lo sia o no, bisogna prenderlo così com'è. Certamente non è un disegno di legge che tocchi sul vivo il problema di fondo; non si può parlare, cioè, di adeguamento dei tassi che vi sono per gli armatori in Italia e negli altri Paesi. Qui gli argomenti potrebbero essere infiniti: alcuni sono stati già affrontati, ed io non mi dilungo. Riconosco (l'abbiamo detto altre volte, e non è colpa nostra se il provvedimento si discute solo oggi) che per questo disegno di legge vi è una certa urgenza. Per quanto riguarda la sua importanza, invece, la minimizzo, perchè, come ho detto, si tratta di un disegno di legge inadeguato.

Entrando nel merito, in questo disegno di legge colpiscono due aspetti: uno è quello che riguarda la creazione, proposta nel testo governativo, di più sezioni autonome per il credito navale; l'altro è quello relativo alla concessione dei contributi anche agli armatori che decidessero di diventare clienti di cantieri stranieri.

Sul 1° aspetto io sono d'accordo con il relatore, cioè sono favorevole alla unicità di competenza dell'I.M.I. Sono pertanto favorevole all'emendamento apportato all'articolo primo e alla soppressione, come conseguenza, degli articoli 2, 3 e 4; spero che la maggioranza del Senato procederà su questa strada.

Infatti, collega Bertoli, quali vantaggi avremmo noi nel costituire molte altre sezioni di credito navale presso gli Istituti di diritto pubblico e le Banche di interesse nazionale? Noi constatiamo che il sistema creditizio italiano non brilla certo per eccesso di specializzazione, per capacità di penetrazione nei settori produttivi del nostro Paese, e pecca, al contrario, di genericità, ci fa ricordare i vecchi Banche di credito buoni a tutto fare. Questa è la situazione: abbiamo un apparato bancario pletorico e male organizzato, che conduce a molte sperequazioni e a molti favoritismi. Da noi si ha, come è noto, un alto costo del denaro — anche in periodi di grande liquidità finanziaria —

e quelli che pagano lo scotto sono i richiedenti medi e piccoli, quelli che invece dovrebbero essere favoriti perchè la loro presenza nel mercato dovrebbe impedire in qualche modo il predominio dei bocconi grossi, e dirò anche, un po' sottovoce, dei monopoli, sottovoce, altrimenti ci dite che non siamo capaci altro che di parlare contro i monopoli.

Sul piano specifico abbiamo invece la fortuna di avere un istituto specializzato per il credito navale, l'I.M.I., che ha una tradizione e un'esperienza, che è capace di operare in modo equo e con un'amministrazione sana, che ha una sua articolazione, e che si avvantaggia di un'altra organizzazione capillare potendo valersi di tutte le filiali della Banca d'Italia. Questa è una constatazione che dobbiamo obiettivamente fare: l'Istituto mobiliare italiano opera già con finanziamenti annui che, nel loro complesso, superano i 200 miliardi. Cosa è aggiungere, in quattro anni, altri 25 miliardi circa? Non quindi monopolio I.M.I., collega Bertoli, non potere discriminatorio, in questo caso, non concentrazione pericolosa, a mio modesto giudizio. Altri sono i pericoli che abbiamo da parte delle forze monopolistiche, nel nostro Paese. E infatti, creando altre sezioni, onorevole Ministro, noi commetteremo un errore, concedendo l'esercizio del credito navale ad altri istituti di diritto pubblico e di interesse nazionale, noi misconosceremo la necessità della specializzazione, sulla quale insisto, specie per operare in un settore difficile quale è il settore navale, poichè si tratta di seguire una ricchezza destinata ad andare lontano, a varcare gli oceani. E con ciò noi avalleremo inoltre il sottinteso che hanno le grosse banche, cioè quello di accaparrarsi nuovi clienti per il credito ordinario di esercizio. A mio giudizio è già discutibile, onorevole relatore, se sia bene che l'I.M.I. si sia accordato con alcuni di questi istituti, ma comunque evitiamo almeno la frantumazione di una torta già piccola.

Quindi noi diciamo « sì » al mantenimento di una unica sezione per l'esercizio del credito navale.

Il secondo aspetto è più importante.

Cosa scrive la relazione governativa a pagina 2? « Si deve sottolineare a questo proposito che il provvedimento prescinde dall'obbligo di effettuare i lavori in cantieri nazionali; esso perciò non prevede alcuna discriminazione a danno dei cantieri di altri Paesi, discriminazione che avrebbe certamente sollevato obiezioni da parte di alcune nazioni alle quali siamo legati da particolari accordi ».

Questa la relazione governativa.

La relazione della 7ª Commissione, redatta dal senatore Angelini, dice, invece: « Da qualche parte si è affermato che il nostro disegno di legge non mira ad evitare che gli armatori si rivolgano a cantieri stranieri. Ci corre subito l'obbligo di affermare che esso non poteva nè doveva contenere o prevedere discriminazioni a danno dei cantieri di altri Paesi, perchè ciò non solo avrebbe sollevato reazioni da parte di alcune Nazioni con le quali abbiamo accordi particolari, ma avrebbe soprattutto tradito lo spirito di quel Trattato di Roma che abbiamo sottoscritto con la massima convinzione e fiducia. Gli armatori dunque è indubbio che avranno sempre la possibilità di costruire all'estero, ma in tal modo non potranno godere del contributo dello Stato italiano ».

Non vi è dubbio che o la chiarezza manca nel disegno di legge governativo o manca nella sua relazione, collega Angelini, ma lei non ne tira le conseguenze. Io attendo quindi di conoscere la sua risposta, e quella del Governo, al breve emendamento che abbiamo presentato all'articolo 5 del disegno di legge, tendente ad aggiungere semplicemente le parole: « commessi a cantieri nazionali » alla fine del primo comma.

Quali sono gli ostacoli di cui voi del Governo e voi di maggioranza della 7ª Commissione...

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Senatore Solari, mi consenta, lo abbiamo detto ieri.

S O L A R I. Molto insufficientemente, onorevole Ministro, sebbene lei sia avvocato e parli con estrema chiarezza. La sua chiarezza

però in questa occasione non vi è stata, o non è tale da persuaderci: non ci ha indicato nulla di preciso, e invece gradirei che ci dicesse con quali Nazioni noi abbiamo degli accordi speciali, e quali sono, nella lettera e nello spirito, tali accordi, che dovrebbero impedire a noi di commettere tutti i lavori ai cantieri del nostro Paese

Sempre a tale riguardo, onorevole Ministro, desidero aggiungere che, nell'insieme, la reciprocità di trattamento e di salvaguardia nelle condizioni dei trattati marittimi, non riguarda soltanto le agevolazioni creditizie. Sono molte altre le facilitazioni agli armatori, ed io ho qui il numero del mese di ottobre de « La rivista di politica economica » dalla quale risulta che la politica marittima nei vari Paesi concede le agevolazioni molteplici, come vi leggo, premi di navigazione, noli preferenziali, preferenze di bandiera, privilegi portuali, assicurazioni e agevolazioni fiscali, limitazioni imposte al disarmo e al riarmo, imposizioni di restrizioni valutarie, imposizioni di prezzi diversi, disciplina nelle licenze, e infine la concessione di facilitazioni creditizie agli armatori. Tali facilitazioni sono praticate in tutti i Paesi, sia nei Paesi al di fuori del Mercato comune, a cominciare dagli Stati Uniti di America, dall'Inghilterra e dal Giappone, che dai Paesi del Mercato comune, come per esempio la Germania e la Francia. Noi siamo invece il Paese che sopporta la discriminazione di bandiera più che in ogni altro Paese; ed è cosa nota. Se poi fosse vero anche quello che ha detto ieri sera il collega Bertoli, e cioè che la discriminazione di bandiera si fa addirittura all'interno del nostro Paese, allora evidentemente, onorevole Ministro, bisogna che ci dica come intende provvedere a porre rimedio.

Stando all'argomento, occorre proteggere i propri armamenti e le proprie industrie costruttrici in maniera più palese e più larga, senza limitarci ad un solo settore di agevolazioni; occorre tener presente il complesso delle agevolazioni da concedere, e ci deve essere quindi da parte di tutti l'assoluta reciprocità, non soltanto da parte di qualcuno, e questo « qualcuno » dovremmo essere noi.

Lei accenna, poi, senatore Angelini, ad obiezioni ed a preoccupazioni per un palese tradimento del Trattato di Roma, specie dello spirito di quel trattato. Ma, francamente, nè da quello che ha detto ieri, nè da quello che avete scritto, mi risulta che vi siano particolari obbligazioni da parte nostra e che si tradisca il Trattato.

Gli articoli sui trasporti, nel Trattato di Roma che approva il Mercato comune europeo, senatore Angelini, sono quanto di più vago e di più generico vi possa essere. E voglio anche qui riportarmi ad alcuni passi della rivista « *Politica Economica* » che, come tutti sanno, è edita dalla Confindustria italiana. In essa si dice che, a fugare qualsiasi dubbio interpretativo sul Trattato, è intervenuto l'atto finale della Commissione della C.E.E., redatto a Bruxelles il 12 novembre 1960, col quale si rimette al Consiglio una memoria secondo cui « gli articoli dal 74 all'83 del Trattato di Roma concernono i trasporti interni », cioè per via ferrata, per via ordinaria, per via navigabile interna — quindi non per via mare — « e non si possono estendere ai trasporti marittimi perchè questi esplicano la loro attività in un mercato mondiale ».

E più avanti si dice che si applicano ai trasporti marittimi le regole sulla concorrenza (articoli 85-94) in misura che non arrechi nocumento alla libertà delle imprese armatoriali nelle proprie relazioni con i Paesi terzi.

Ma l'articolo 92 dice che « sono compatibili con il Mercato comune gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività », e si accenna proprio « agli aiuti per le costruzioni navali ».

Non si prevede, onorevole Ministro, che con gli aiuti ai propri armatori non si possa obbligarli a passare le commesse soltanto ai cantieri nazionali; ed è su questo punto specifico che dovete essere in condizione di rispondere.

Si ha, quindi, con l'articolo 92, la legittimità degli aiuti, la quale è disciplinata dal Trattato; ma non si ha la subordinazione degli aiuti! La subordinazione è un'altra cosa; non si fa discriminazione a danno di industrie di altri Paesi, dando il contributo solo a chi costruisce in cantieri nazionali!

Questi aiuti, poi — vi invito a riflettere —, si danno agli armatori e non ai cantieri: il problema, quindi, non è disciplinato dal Trattato, o perlomeno non specificamente. Discriminazione si avrebbe dando gli aiuti ai cantieri, questo lo riconosco, ma agli armatori no! Non si tradisce, quindi, nè la lettera nè lo spirito del Trattato di Roma.

Non dimentichiamo, poi, onorevoli colleghi, che si tratta di credito agevolato, che può essere fatto in infiniti modi; e non è colpa mia se la Repubblica italiana, anzi i suoi Governi (non la Repubblica) sono piuttosto deboli, sono cioè incapaci di tenere il loro livello nei confronti degli altri Paesi, che si muovono come vogliono e tutelano i propri interessi.

Concludo riaffermando che questo disegno di legge deve precisare che gli aiuti sono accordati solo agli armatori che passano le commesse ai cantieri nazionali; da ciò deriva l'emendamento da noi presentato per il quale non dubito dell'accoglimento da parte della totalità di questa Assemblea.

Diversamente, onorevole Ministro, ci sarebbe da chiedere — noi non abbiamo sottintesi, e l'interrogativo è grave — se veramente volete favorire gli armatori privati. Non c'è uscita: o siete incapaci, come rappresentanti della Nazione italiana, di difendervi su un piano di reciprocità con gli altri Paesi, oppure tutelate degli interessi che sono, sì, italiani, ma sono grossi interessi privati. Perchè la Finmare, che è dell'I.R.I., concorrerà evidentemente alle provvidenze di questa legge, ma non potrà e non dovrà ricorrere che a cantieri nazionali, e subirà così una concorrenza dannosa. Infatti, senatore Angelini, se è risaputo — e lo dice lei nella sua relazione — che bisogna ammodernare i nostri cantieri navali per metterli in condizioni competitive, con una diminuzione dei costi che dipende in buona parte anche dalla quantità delle commesse che vi sono da smaltire; se è risaputo che l'azienda I.R.I., onorevole ministro Jervolino, è costretta a rivolgersi ai cantieri nazionali, e il grosso armatore nazionale potrà invece rivolgersi, perchè ne ha tornaconto, ad un cantiere straniero, l'agevolazione è uguale, ma chi ne trae beneficio? Quello che va dal migliore

offerente o quello che è costretto invece a rivolgersi al peggiore offerente? Da questo punto non uscite. È questa la domanda specifica che vi abbiamo posto, ed a questa domanda dovete essere in condizioni di rispondere.

Il Gruppo senatoriale del Partito socialista italiano, quindi, resta in sospeso per la propria dichiarazione di voto.

Il nostro voto dipenderà da quelle che saranno le vostre risposte, in particolare sull'impegno che dovete assumere perchè i lavori di cui al progetto in discussione vengono fatti esclusivamente nei cantieri nazionali.

P R E S I D E N T E . E' iscritto a parlare il senatore Ruggeri. Ne ha facoltà.

R U G G E R I . Onorevole signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, probabilmente io ripeterò, anzi intendo ripetere, alcuni argomenti che sono stati illustrati da questa parte, perchè mi sembra che la politica marinara sia ad una svolta, ed occorre insistere, occorre precisare e prendersi ognuno le proprie responsabilità. Responsabilità che mi sembra da parte della maggioranza non vengano assunte, perchè ho notato con un certo stupore che su un disegno di legge di questa importanza nessun collega della maggioranza intende prendere una posizione, nessuno ha chiesto di intervenire.

Qual è il giudizio che noi diamo sul disegno di legge, onorevole Ministro? Che cosa ha significato la presentazione, e direi l'origine, di questo disegno di legge? Secondo noi il provvedimento rivela, ancora una volta, in modo inequivocabile, da una parte la mancanza assoluta di un piano organico per la nostra politica marinara e dei traffici marittimi, e dall'altra la sollecitudine con la quale il Governo accoglie le richieste, giustificate o meno, dei gruppi monopolistici privati. Soprattutto in questo settore, onorevoli colleghi, dalla fine della guerra ad oggi risulta in modo palese, alla luce dei fatti, la mancanza di volontà di impostare un serio programma con larghe prospettive come il settore esige; programma che sarebbe stato necessario ed

utile attuare nell'interesse del Paese e che doveva riportare finalmente, dopo 15 anni dalla fine della guerra, la nostra flotta mercantile, quanto meno allo stesso livello che aveva raggiunto prima della guerra; livello, si badi bene, che era stato raggiunto non per l'opera e per l'intervento dell'armamento privato, ma proprio per l'opera e per l'intervento dell'armamento pubblico, il quale — io ricordo le conclusioni a cui giunse qui l'onorevole Saragat nel 1949, quando presentò la sua legge — in un determinato periodo, dopo aver raggiunto una certa potenza ed una dimensione di rilevanza mondiale, arrivò perfino a dare degli utili al bilancio dello Stato. Si dimostrò allora l'incapacità dell'armamento privato di sostenere il ritmo di incremento e di ammodernamento della flotta nei momenti difficili.

La legislazione italiana di questi ultimi 15 anni, di questo dopoguerra, per tale settore, ha provveduto in modo frammentario, dinoccolato, disorganico, con un'infinità di provvedimenti emessi a getto continuo. Si può dire che ogni anno ci sia stata una legge per l'armamento, per la ricostituzione della flotta: erano leggi emesse quando sorgevano difficoltà che non si erano previste, magari che non si erano volute prevedere, per evitare talvolta la chiusura di un cantiere o tal'altra un'eccessiva decadenza della flotta, per evitare cioè il peggio. Leggi tampone sono state definite, non solo da noi ma da altri settori. Leggi tampone, infatti, vengono giustamente chiamate e già la stessa definizione dà l'idea che si è proceduto alla giornata, provvedendo soprattutto su pressioni di interessi in prevalenza privati e monopolistici.

Questo disegno di legge, poi, può essere definito addirittura il tampone del tampone. Difatti la legge 301 del marzo scorso, presentata da lei, onorevole Ministro, ripeteva le norme di leggi precedenti scadute, analoghe se non uguali, consistenti appunto nella concessione di contributi per le costruzioni navali; non aveva però riportato le facilitazioni di natura creditizia previste dall'articolo 11 della legge del 1954, che va sotto il nome di legge Tambroni. Proteste e richieste degli armatori: immediatamente, nel giugno scorso,

il Ministero della marina mercantile si è affrettato a presentare l'attuale disegno di legge, concedendo anche le facilitazioni creditizie e probabilmente in misura superiore a quella che richiedevano gli stessi armatori. La legge del 1954 concedeva infatti un contributo dell'1,50 per cento, se non vado errato, sia pure limitatamente ai primi tre anni di esercizio; l'attuale disegno di legge concede un contributo del 3,50 per cento.

C'è stata la minaccia degli armatori di costruire all'estero o di comprare all'estero navi vecchie. Io contesto che avrebbero avuto un utile a fare queste operazioni. Ma il Governo si è affrettato ad accogliere le loro richieste.

Così, procedendo in questi ultimi 15 anni, dal 1946 in poi, si è arrivati ad una situazione della marina mercantile che, se ha permesso agli armatori liberi, anzi a certi gruppi di armatori liberi (non a tutti, non al piccolo cabotaggio e all'armamento minore) di realizzare profitti rilevanti, desta serie preoccupazioni per l'avvenire di tutto il sistema dei traffici e delle linee, preoccupazioni che del resto sono ormai riconosciute in tutti gli ambienti responsabili, nelle relazioni parlamentari ai vari bilanci della marina mercantile, nelle tabelle statistiche e anche negli uffici internazionali di studi e ricerche in questo importante settore economico.

Badate che non soltanto l'armamento desta preoccupazioni ma anche tutti gli altri settori della politica marinara, dai cantieri ai porti, alla pesca. Per questi settori si sono accavallate decine e decine di provvedimenti legislativi, sempre secondo il metodo del tampone, intervenendo cioè quando la situazione pericolosa era già presente o già creava dei danni nel settore, e non si è mai voluto intervenire con una prospettiva dinamica ed armonica di tutto il complesso dei problemi, creando così confusione, disagio e decadenza relativa nei confronti dello sviluppo mondiale in tutti questi settori.

Torniamo al settore dell'armamento, dei traffici marittimi e delle linee. Sembrerebbe che, presi dalle difficoltà della situazione, non si sia fatto un piano. Questa invece è la nostra opinione: un piano c'è stato; noi

afferriamo che un piano vi è stato ed è stato puntualmente eseguito. Esso si è proposto però, ed ha avuto successo, di demolire la giusta posizione di preponderanza che aveva nel nostro Paese prima della guerra l'armamento pubblico della Finmare e di cedere la direzione della politica dei traffici, delle linee e dell'armamento ai gruppi monopolistici privati.

Si è iniziato questo piano con il regalare le cento navi « Liberty » e « Victory » ai diversi gruppi privati; « regalare » è stata una espressione dell'onorevole Tambroni, ma io sono più indulgente, direi che non sono state regalate, per la verità. Però è ormai sicuro che lo Stato da quella cessione di navi ai gruppi privati, in base ad una valutazione fatta non soltanto da noi (e potrò dirle, signor Ministro, in quali ambienti è stata fatta), in considerazione dei noli dell'epoca (siamo al 1946), poteva realizzare 40 miliardi in più di quelli che ha avuto, in moneta del 1946. E questo poteva essere il primo fondo da costituire per l'inizio di una politica di ricostruzione della nostra flotta perduta a causa degli eventi bellici.

Si è continuato col dare a questi gruppi privati la preferenza con provvedimenti amministrativi, perchè la legge in fondo non stabiliva chi doveva avere quei determinati contributi (sia la legge Cappa, sia la legge Saragat, sia la legge Tambroni). Però col provvedimento di concessione amministrativa, in genere per la grande maggioranza, i contributi sono stati dati alle imprese private; si è poi completata l'opera con il facilitare l'acquisto di navi vecchie all'estero, con provvedimenti e facilitazioni di natura fiscale e creditizia; acquisti che avvenivano, e probabilmente ancora avvengono, nei momenti di supernoli (e ce ne sono stati in questi ultimi 15 anni, specialmente immediatamente dopo la fine della guerra e negli anni successivi).

Mentre da una parte si concedevano queste rilevanti facilitazioni e questi rilevanti contributi di danaro pubblico in genere all'armamento privato, ai grandi gruppi soprattutto, si è fatto invece di tutto, sembra quasi apposta, per indebolire la posizione orga-

nizzativa e finanziaria delle società di interesse nazionale, arrivando persino (è stato detto anche oggi dagli oratori che mi hanno preceduto) a non pagare i debiti normali che lo Stato ha con esse società, sui quali debiti per lo meno lo Stato dovrebbe corrispondere gli interessi (e non intende corrispondere li), debiti che producono un interesse passivo per la società Finmare di circa 10 miliardi in ragione d'anno, calcolando i debiti alla fine del 1961.

Questa è stata la vostra politica, e questo è il nostro giudizio. Il piano dunque c'è stato, applicato puntualmente dai diversi Ministri della marina mercantile, ma la grande vittima di questo piano è stato l'interesse nazionale, è stata cioè la Finmare. Questo disegno di legge — anche esso tampone del tampone — fa parte appunto di questo piano il quale, però, evidentemente non ha corrisposto all'interesse dell'economia nazionale mentre, come ho detto, ha soddisfatto gli interessi di alcuni gruppi monopolistici dell'armamento privato i quali, per la logica stessa dell'iniziativa privata, antepongono — perchè debbono anteporla — l'esigenza del profitto personale di gruppi finanziari all'interesse della collettività nazionale.

Onorevoli colleghi, se noi andiamo ad esaminare non soltanto gli ultimi documenti ma anche i precedenti, le relazioni, i giudizi, i discorsi, alle volte anche imprudenti, dei Ministri che si sono succeduti nel Ministero della marina mercantile — ognuno presentando la stessa legge tampone con la variante del nome (anche questo è un buon metodo!) sicchè si sono avute leggi personali di vari Ministri, presentate ogni volta come originali (come questa, del resto), mentre in effetti si trattava sempre della medesima materia della legge precedente — abbiamo la prova della verità di quanto io sto affermando.

Ho detto già che l'onorevole Tambroni ebbe ad affermare che le « Liberty » sono state regalate, sono state cedute su una base che va dai 125 ai 175 milioni ognuna, in moneta del 1946. I noli Nord Atlantico-Nord Europa-Mediterraneo allora erano di 12 dollari per tonnellata. Fate il conto e vedrete che in 8-10 mesi una nave « Liberty » veniva pagata.

L'onorevole Saragat, per conto suo, nel 1949 diceva, appunto qui al Senato a conclusione della discussione della legge che va sotto il suo nome, che in fondo i piani di larga prospettiva non erano necessari, che l'essenziale era di procurare lavoro ai cantieri e che con il lavoro sarebbe stato possibile risolvere tutti i problemi, provvedere al riammodernamento dei cantieri stessi, renderli efficienti.

Oggi parliamo di ridimensionamento (brutta parola) dei cantieri navali, però parliamo di ridimensionamento dei cantieri I.R.I. La situazione è questa: mentre i cantieri privati, soprattutto del gruppo Piaggio, hanno una capacità di produzione di 265 tonnellate di ferro al giorno, i cantieri I.R.I. avrebbero una potenzialità di 550 tonnellate al giorno. Però le proposte di ridimensionamento riguardano i cantieri I.R.I., mentre i cantieri privati probabilmente riusciranno ad aumentare la loro capacità lavorativa. Del resto è già in funzione un nuovo cantiere privato, mi pare a Vibo Valentia, che sarà capace anche di aumentare la lavorazione oltre le 265 tonnellate al giorno.

Onorevole Ministro, sarò ben lieto se lei mi smentirà, ma ho letto su « 24 Ore » che ci si rammarica di questa situazione. Ci si pre-dispone a scendere, come capacità lavorativa, a 350 tonnellate, e quando si comincia a discendere così, ciò indica un indirizzo e poi, tempo al tempo, non è detto che tra il gruppo Fiat, Piaggio, eccetera, questi cantieri non dovranno ancora scendere a vantaggio dell'industria privata.

Diceva ancora l'onorevole Saragat nel 1949, e lo ricordo a riprova della mia tesi: « Gli armatori non avevano sollecitato, nel 1948 (all'atto della presentazione della legge), l'emanazione della legge di cui si sta discutendo. Essi erano indifferenti, perchè l'ideale degli armatori privati è quello di comprare navi a buon mercato, navi che essi farebbero costruire nei cantieri britannici o in altri cantieri esteri. Noi, con questo contributo, facciamo in modo che il costo nave sia più vantaggioso di quello che gli armatori italiani possono ottenere dai cantieri esteri, e quindi ci procuriamo del lavoro ».

Era tutto qui il programma, questo è stato il concetto iniziale. Noi non ci scandalizziamo di queste cose, perchè è così che opera l'iniziativa privata, è nella sua natura. Ma, come abbiamo sempre detto, affermiamo che, anche in regime di iniziativa privata, in certi settori dell'economia, lo Stato ha il dovere di utilizzare le sue forze, i suoi denari, i suoi strumenti, i suoi impianti per una visione nazionale e soprattutto di larga prospettiva. E' proprio questo che è mancato e i risultati sono quelli che sono.

Non ripeterò qui i dati statistici di questa mancanza di una politica nazionale: li conosciamo. Basta prendere le relazioni ufficiali, parlamentari, la relazione, ad esempio, dell'onorevole Colasanto, ed anche la relazione al Senato dell'ultimo bilancio della Marina mercantile da dove risulta: primo, la flotta italiana è percentualmente una delle più vecchie a raffronto delle principali marinerie, e una delle meno efficienti: il 52 per cento della flotta ha superato i 15 anni; secondo, la flotta italiana ha registrato un regresso percentuale nei confronti dello sviluppo che si è registrato nel tonnelloaggio mondiale e, in questo regresso, la flotta della Finmare è stata la grande sacrificata e non ha più un'importanza mondiale come aveva prima della guerra; terzo, la flotta italiana si è fatta sempre più sostituire dalla bandiera estera nei traffici mediterranei soprattutto e particolarmente nel movimento delle merci nei porti italiani. Cose che sono state dette anche quest'oggi dai miei compagni. Continuo: quarto, i cantieri navali non hanno potuto intervenire con tutto il loro peso e la loro capacità potenziale nel processo di sviluppo della flotta nazionale, avendo i privati preferito acquistare in prevalenza navi, quasi sempre vecchie, all'estero: l'acquisto ammonta ad oltre 3 milioni di tonnellate, mentre i cantieri nazionali hanno partecipato alla ricostruzione per molto meno di due milioni di tonnellate.

È evidente, onorevoli colleghi, che, se si fosse operato per limitare, se non per escludere del tutto, gli acquisti di navi vecchie all'estero, si sarebbe limitato anche l'indirizzo speculativo dell'armamento privato e si sa-

rebbe contribuito nel contempo a sviluppare una flotta nazionale moderna e più efficiente. Invece è fallita in pieno la tesi di Saragat (diamo lavoro e i cantieri si rimetteranno subito in linea con un livello di costo internazionale) e il problema dei costi di produzione non è stato affatto risolto, mentre avrebbe dovuto avere una più rapida soluzione perchè più rapido sarebbe stato il riammodernamento di tutta la navalmeccanica e in particolare del complesso dei cantieri I.R.I., se più intenso fosse stato — e non lo è stato — il ritmo della produzione.

Noi oggi ci rammarichiamo — senza meravigliarcene però — dei risultati negativi cui si è giunti; ma il concetto informatore, il filo conduttore, cioè il vostro piano, avendo voi fatto a suo tempo la scelta a vantaggio dei privati, non poteva dare che questi risultati. Questa vostra concezione, se è sostenibile in alcune attività economiche, non può dare dei vantaggi in questo campo, vantaggi diretti o indiretti, di varia natura, politici ed economici, ad una Nazione marinara qual è, quale dev'essere e quale noi intendiamo debba restare l'Italia.

Il nostro Paese non è la Svizzera: per la sua posizione geografica, per le sue possibilità di inserimento nei traffici marittimi internazionali, non può consentire che la direzione di questo settore venga assunta dalle imprese monopolistiche private che non possono essere all'altezza di una sana direzione di tutto il settore, per la loro stessa natura. E se voi andate a leggere tutte le ricche pubblicazioni edite dall'Associazione dei liberi armatori, vi accorgete del vero limite dell'armamento privato il quale non può risolvere in grande prospettiva i complessi problemi di un così vasto settore dell'economia nazionale.

Una sana politica delle industrie e dei traffici marittimi dev'essere inquadrata in una visione globale ed armonica dell'economia nazionale per essere efficiente e deve altresì tener presente l'espansione che si è verificata e quella che si dovrà necessariamente verificare in futuro nei rapporti economici internazionali con tutti i Paesi del mondo, piccoli o grandi che siano, con una

conseguente dilatazione degli scambi commerciali.

A questo proposito, onorevoli colleghi, a parte l'aspetto economico, ognuno comprende che, per inserirsi convenientemente nel processo di dilatazione degli scambi, i quali hanno superato i mille milioni di tonnellate e denotano ancora una tendenza all'aumento, occorre una politica di amicizia con tutti i popoli, con tutti i Paesi, grandi e piccoli, e specialmente con quei Paesi sottosviluppati ex coloniali che stanno acquistando l'indipendenza, i quali in un prossimo avvenire avranno interesse e necessità di effettuare scambi commerciali con gli altri Paesi e, in particolar modo, con i Paesi del Mediterraneo. Però non si può pretendere di avere solidi e continuativi rapporti di natura commerciale con questi Paesi quando nei rapporti politici noi non dimostriamo la nostra amicizia.

Altro tema che occorre tener presente, per una politica futura dell'armamento, è quello della necessità di avere mezzi e strutture adeguati, adottando le opportune programazioni al fine di mantenere una possibile posizione di autonomia e, nel contempo, di vantaggio nei settori di nostra più stretta competenza, sia per l'aspetto geografico, sia anche per la natura degli scambi.

L'industria armatoriale, per inserirsi nella nuova situazione di mercato e degli scambi, ha bisogno non di questi piani — ieri il senatore Bertoli ha parlato di « straccetto di piano » —, non di questi tamponi, ma ha bisogno di vigorosi piani che considerino il problema con una lunga scadenza, che considerino il problema dei rischi e dei costi con una lunga prospettiva, al fine di occupare e mantenere delle stabili posizioni concorrenziali.

Non si può operare con la visione dell'ora e della giornata, come operano in genere gli armatori, e non si può neanche operare con le leggi tampone, così come si è fatto da parte del Governo fino ad oggi; occorre organizzare un armamento moderno nazionale, che accetti la tendenza, ormai diventata norma — o che sta diventando norma —, di sostituire sempre più la navigazione di linea alla

cosiddetta navigazione volandiera, traendone, però, tutte le conseguenze di natura politica, industriale, commerciale e predisponendo, quindi, i necessari provvedimenti onde superare la crisi, per l'appunto, dei mezzi e delle strutture.

L'armamento privato opera prevalentemente avendo come sua bussola l'andamento dei noli; questa è dichiarazione ormai esplicita ed è la base e l'orientamento dell'armamento privato. Ma il nolo rappresenta soltanto uno degli elementi di tutto il sistema! Esso rappresenta l'aspetto terminale, cioè il prezzo che si realizza in un determinato momento, ma non può costituire l'unico volano di una politica dei traffici e dell'armamento; non può essere argomento atto a farci avere una grande flotta nazionale!

L'armamento privato ha anche capito qual è la prospettiva e cerca di adeguarvisi utilizzando, naturalmente, l'intervento dei finanziamenti pubblici; comunque, onorevole Ministro, di questo riparleremo in occasione della legge sulle linee di preminente interesse nazionale. Si sono sottratte le linee, molte e le più vantaggiose, alle società della Finmare. Ma l'interesse del Paese non può accettare che questa industria nazionale sia subordinata all'azione dei gruppi privati, perchè essi sono, naturalmente, sollecitati, nella loro azione, da concetti di politica aziendale e dalla ricerca di profitto immediato o a breve scadenza; è questo il loro naturale limite e questo concetto non può essere usato nell'industria dei traffici e dell'armamento, non può essere sempre usato.

Occorre fare una scelta diversa. Dopo il constatato fallimento della politica marina fin qui adottata, e per la quale l'intervento pubblico supera, tra intervento diretto e indiretto, se non erro, con questo disegno di legge, i 200 miliardi — tenendo anche presente il minor realizzo che si è avuto nella cessione delle navi « Liberty » e « Victory » —, un piano, io penso, che fosse stato fatto all'inizio e che avesse provveduto, sì, a tali contributi, ma subordinando l'armamento privato (naturalmente senza escluderlo) alla direzione di una politica di traffici e dell'armamento tenuta dalle aziende pubbliche,

avrebbe già dato buoni risultati, ne siamo convinti, sia per l'armamento sia anche per i cantieri.

Questo piano si deve proporre per l'avvenire, e siamo in tempo! E' completamente falsa la tesi secondo la quale vi è una saturazione di tonnellaggio disponibile; si diceva la stessa cosa prima della guerra, quando il tonnellaggio complessivo si aggirava sui 65-70 milioni di tonnellate: oggi siamo a 130 milioni di tonnellate, e non ci si può emozionare se, per qualche settimana o qualche mese, i noli marittimi sono in ribasso. Oggi d'altra parte, secondo le notizie recenti anche dei giornali economici, c'è una stabilizzazione, e direi anche una certa ripresa, dei noli.

Noi riteniamo che, sia l'espansione degli scambi internazionali, sia soprattutto la velocità di rinnovamento delle navi, contribuiranno allo sviluppo del settore. Prima della guerra l'indice di rinnovamento era del 6 o del 7 per cento del complesso della flotta; ma prima della guerra navigavano ancora delle navi « carrette » di trent'anni; c'erano ancora le vecchie carboniere, mentre oggi v'è un'esigenza maggiore di rinnovamento. Ma, ammesso anche che valga l'indice del 6, del 7 o dell'8 per cento, è chiaro che, per il rinnovamento di 130 milioni di tonnellate, bisogna guardare ad un certo periodo di anni. È evidente che il rinnovamento si impone e, direi, con una velocità maggiore, perchè oggi le navi di 15-18 anni hanno fatto il loro tempo: intervengono altri dispositivi tecnici, altri macchinari ed altre attrezzature.

Quindi non è vero che il settore è in decadenza: questo settore economico avrà — noi ne siamo certi — (si capisce, in una larga prospettiva) ulteriore sviluppo. E c'è un altro argomento che occorre tener presente: lo sviluppo dell'industria armatoriale e dei traffici non deve esser visto solo a sè stante, ma deve essere visto nel complesso, in armonia con tutti gli altri settori dell'economia del nostro Paese e deve esser visto anche come mezzo atto a favorire e sviluppare altre attività industriali, commerciali e di altri settori della nostra economia.

Pertanto, onorevole Ministro ed onorevoli colleghi, tutto questo importante problema

non può essere risolto seguendo il metodo dell'improvvisazione fin qui adottato, e così come si seguita ad adottarlo anche con questo disegno di legge. La situazione pone il Governo italiano e il Parlamento italiano di fronte alla responsabilità di dover adottare misure idonee, operando le necessarie scelte per portare la nostra flotta mercantile al livello che le compete. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E. Poichè non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. I senatori Gombi, Solari, Parri e Sacchetti hanno presentato un ordine del giorno. Se ne dia lettura.

C E M M I, *Segretario*:

« Il Senato,

attesa la grave situazione esistente nel settore cantieristico, situazione che minaccia di mettere sul lastrico decine di migliaia di lavoratori,

invita il Governo a concedere i contributi previsti dal disegno di legge in esame solo nel caso che le operazioni di costruzione, riparazione o trasformazione delle navi, siano eseguite nei cantieri esistenti sul territorio nazionale ».

P R E S I D E N T E. Il senatore Gombi ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

G O M B I. Signor Presidente, onorevoli colleghi, avevo anticipato ieri, alla fine del dibattito sul disegno di legge n. 1618, che saremmo tornati sull'argomento che si riferisce alla possibilità di incrementare le nostre fonti di occupazione, anche attraverso questi provvedimenti, imponendo l'esecuzione delle opere di riparazione, di trasformazione e di costruzione nei cantieri esistenti sul territorio nazionale.

Oggi puntualmente, assieme ai colleghi Solari, Parri e Sacchetti, ho presentato quest'ordine del giorno, che ha già trovato, per la verità, una certa illustrazione nelle stesse argomentazioni esposte dai colleghi Solari ed altri.

Ma, a rafforzare gli argomenti con i quali sosteniamo la necessità che il Governo, o nel disposto di legge, o in altro modo impegnativo, come può essere quello di un voto della nostra Camera, agisca in conformità di quanto richiesto nell'ordine del giorno, noi abbiamo fatto una certa ricerca nell'ambito delle personalità che si sono espresse in argomento, non di nostra parte, ma della vostra.

Io ho qui sott'occhi un pezzo edificante da questo punto di vista, di cui è autore il relatore di maggioranza, onorevole Colasanto, al bilancio della Marina mercantile di quest'anno.

Egli così scrive a pagina 73 della sua relazione: « Non mi sembra d'altra parte che i contributi diretti di costruzione ai cantieri siano di per sè da considerare incompatibili con il Trattato di Roma, il quale non vuole bloccare la politica economica dei Paesi aderenti, ma intende in questo campo limitarsi ad impedire che a mezzo di provvedimenti di aiuto gli Stati possano falsare la concorrenza dei rapporti commerciali tra i Paesi associati. Gli organi comunitari e gli altri Paesi membri possono quindi condannare gli aiuti, che l'Italia volesse disporre a favore della propria industria cantieristica, soltanto quando da questi aiuti possa discendere un danno effettivo per i cantieri degli altri Paesi. Ma, sin quando questi cantieri esteri lavorano, hanno un *carnet* di lavoro importante e consistente e continuano ad ampliare i loro impianti e ad avere anche fortissimi redditi, non vi è ragione perchè i cantieri italiani debbano essere sacrificati, mentre proprio nei primi articoli del Trattato di Roma si dice che scopo dell'associazione dei sei Paesi è quello di sviluppare il progresso economico e di elevare l'occupazione e il livello di vita dei Paesi membri della Comunità ».

Ho voluto ricordare questo brano, perchè uno degli argomenti che si sentivano portare avanti, era costituito per l'appunto dai divieti, dagli sbarramenti rappresentati dagli articoli contenuti nel Trattato di Roma. Ma vi è una facile confutazione. L'articolo 92 non soltanto menziona ciò che non si deve

fare, ma riporta anche ciò che è lecito. Non ripeto la citazione, che è già stata fatta e che è la stessa che io avevo ricercato e trovato come probante a sostegno della tesi che sosteniamo nell'ordine del giorno che ho presentato. Queste però sono cose che appartengono un po' al passato; noi abbiamo anche una documentazione più recente.

Si è tenuto pochi giorni fa a La Spezia un convegno su queste questioni, al quale hanno partecipato relatori di tutte le parti, ivi compreso il Sindaco di Genova, onorevole Pertusio, il quale fa parte della classe politica che è in maggioranza nell'attuale situazione italiana. Egli ha riconosciuto esplicitamente che per i cantieri occorrono nuovi investimenti, con piani di sviluppo, con agevolazioni fiscali, con sconti nei pagamenti di tariffe, i quali soltanto possono accrescere il nostro grado di competitività rispetto agli altri Paesi, eccetera.

Dovrei poi aggiungere che gli argomenti usati dal Ministro nell'accusare falsamente noi di sabotare e di ritardare provvedimenti, che avevano la possibilità di aumentare le capacità di assorbimento o di mantenimento dell'attuale mano d'opera, che lavora nei cantieri e le argomentazioni che sono state adottate per denunciare che il settore è in crisi e, per quanto riguarda i cantieri diretti dall'industria di Stato, la minaccia effettiva di ridimensionamento, che interesserebbe addirittura diecine di migliaia di persone, imporrebbero, per chi volesse essere coerente, l'accettazione del nostro ordine del giorno.

Se tutte queste cose sono state invocate, non si può che essere logici, aderendo alle richieste che, sia nell'emendamento Solari all'articolo 5 della presente proposta di legge, sia nell'analogo emendamento da noi presentato all'articolo 9, sia nell'ordine del giorno che vi abbiamo sottoposto, reclamano che il lavoro di riparazione, di trasformazione e di nuova costruzione venga eseguito nell'ambito dei cantieri esistenti sul territorio nazionale. Queste sono le argomentazioni di fondo che ci hanno portato alla formulazione degli emendamenti e alla presentazione dell'ordine del giorno.

L'ordine del giorno vuole saggiare in anticipo l'orientamento del Governo e della maggioranza; e vorrei anticipare una mia opinione, che non so se avrà il conforto del vostro consenso. Se si potessero fare eccezioni e si ritenesse che l'accettazione degli emendamenti negli articoli della legge, con una interpretazione che noi riteniamo arbitraria, contrasti con certi articoli del Trattato sottoscritto a Roma, tale argomentazione non la si può usare, credo, nei confronti di un impegno imposto al Governo da una Assemblea legislativa, in quanto il Governo ha il diritto e il dovere di assumere gli impegni dettati dal suo Parlamento e quindi di agire anche in conseguenza.

BATTAGLIA. Il Trattato è stato approvato dal Parlamento.

GOMBI. Lo capisco bene; sostengo però che un articolo della legge può essere censurato con molta maggiore facilità; se si fa invece dell'ordine del giorno un impegno che il Governo assume, sollecitato dal Parlamento, a servizio di una prassi che il Governo ha già detto per bocca del Ministro della marina mercantile essere sempre stata adottata, mi pare che la soluzione del problema, in via subordinata possa essere facilitata. Penso quindi che la maggioranza ed il Governo possano accettare l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di illustrare.

PRESIDENTE. Ha ora facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, durante la discussione vi sono state delle domande rivolte espressamente all'onorevole Ministro e alle quali quindi egli risponderà. C'è però una parte che non posso trascurare ed è in sostanza una denuncia che è venuta da parte di tutti gli oratori che sono intervenuti, la denuncia cioè della mancanza di una politica marinara. Si è parlato di leggi tampone, si è detto che non vi è stata sensibilità per poter risolvere sia i problemi della nostra Marina mercantile, sia il

problema cantieristico, e si è invocato un piano, perchè manca un piano. Ora io avrei voluto che gli oratori che sono intervenuti non si fossero limitati all'esame della situazione della politica mercantile marinara del nostro Paese, ma avessero spaziato al di là, per esaminare la situazione mondiale delle marine mercantili nel mondo, ed avessero confrontato le situazioni servendosi di dati statistici e di considerazioni che mi pare debbano essere fatte...

SOLARI. I dati statistici sono stati portati durante la discussione del bilancio della Marina mercantile.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. Onorevole Solari, ascolti ora le mie osservazioni.

Non c'è dubbio che i mutamenti che si sono verificati in questi ultimi anni nel campo dell'attività armatoriale siano da esaminare per vedere, con molta tranquillità, la situazione reale del settore del quale ci occupiamo. Per quanto riguarda il mercato marittimo, la situazione di crisi, malgrado i saltuari cenni di lieve miglioramento che sono presto scomparsi, e soprattutto il contrasto con l'andamento dell'economia mondiale in generale, obbligano a pensare che le radici del male debbano ricercarsi in fattori strutturali e non contingenti.

I primi sintomi di questa depressione — è stato detto qui anche in altre occasioni, ad esempio durante la discussione del bilancio della Marina mercantile — furono registrati nel periodo successivo alla chiusura del Canale di Suez, e logicamente si ritenne allora che il fenomeno fosse di carattere contingente e temporaneo.

Un lieve miglioramento ne fu infatti, in un primo tempo, la riprova, ma presto la situazione tornò ad aggravarsi. Si pensò di poter attribuire le cause alla recessione americana della fine del 1957 — primo semestre del 1958, nonchè a tutta la non felice situazione economica mondiale di quel periodo; ma la congiuntura fu superata e il fenomeno della crisi nel settore dei trasporti marittimi non ebbe sostanziali miglioramenti.

Oggi si deve constatare, se vogliamo restare nella realtà, che la netta ascesa del movimento produttivistico mondiale non ha influito menomamente sulla crisi stessa. Dimostrazione chiara ed evidente: l'abbassamento dei noli, giunto a un punto tale che in certi casi vien fatto di domandarsi per quale ragione le navi non vanno al disarmo. Non vanno al disarmo per ragioni varie. Come sapete benissimo il settore dei trasporti marittimi è influenzato da determinati accordi, da determinate cessioni ad enti armatoriali esteri o a enti finanziari, eccetera, per cui necessariamente bisogna navigare; ma la verità è che l'abbassamento dei noli, come ho detto ieri, sensibile rispetto al 1955, è un abbassamento che si può valutare nella percentuale di tre quarti (il 10 è divenuto 2,5) e che ha determinato indubbiamente una situazione mondiale di crisi.

Si deve dedurre da ciò che la depressione del mercato dei trasporti marittimi non è causata da fenomeni contingenti, ma da fattori sostanzialmente più gravi e di più lontana e vasta proiezione nel tempo. Tali fattori non possono essere individuati che in quella che è la legge economica (le leggi economiche sono come le leggi della natura che si possono forzare ma poi lo sforzo innaturale le fa flettere) che si è individuata nella eccedenza dell'offerta di stiva rispetto alla domanda di trasporto che l'interscambio mondiale — e parlo dell'interscambio mondiale che, pure, è in notevole espansione, prego di notarlo, per cui c'è uno strano fenomeno di contraddizione in termini in tutto questo — è in grado di presentare.

Infatti, dal 1956 l'offerta mondiale dei servizi di trasporto marittimo ha registrato una eccedenza preoccupante rispetto alla domanda (ecco la ragione delle navi al disarmo), e tale eccedenza non ha dato anche recentemente cenno di ridursi; anzi non si è ridotta neppure quando con l'espansione e la ripresa della congiuntura produttiva, si è giunti alla conseguente espansione della domanda di stiva.

Noi possiamo fare una politica marinara (e ne parleremo della politica marinara che abbiamo fatto) ma non possiamo fare una

politica marinara nel settore dei trasporti marittimi, che sono in gran parte transoceanici e sono in concorrenza con tutta l'altra marina mercantile, senza inquadrare questa politica marinara nell'ambito generale della politica mondiale dei trasporti marittimi.

Quali sono dunque le cause del fenomeno? Certamente una non eccessivamente accorta politica delle costruzioni navali in tutto il mondo: si è agito a reparti stagni. Noi abbiamo dovuto fare, dopo la guerra, una nostra politica, e qual'è stata questa politica è presto detto: abbiamo dovuto ricostruire la flotta perchè, della nostra flotta di 4 milioni di tonnellate, erano rimaste 300.000 tonnellate, e neppure delle migliori navi.

Quindi la nostra politica è stata necessariamente la politica di ricostruzione della flotta, e vedremo cosa abbiamo ottenuto in questa ricostruzione. Abbiamo dovuto farci dare perfino le « Liberty », belle o brutte che fossero, ma che hanno servito a rimettere in moto la flotta marinara del nostro Paese.

La verità è, insomma, che abbiamo dovuto cominciare da zero. In altri Paesi la situazione è stata diversa, in relazione alle conseguenze che la guerra ha portato sulla flotta dei Paesi stessi.

Ma vediamo un momento le cifre, relative a tutto il mondo. Navi in costruzione nel 1955, 6.292 e 3.549 cisterne; nel 1956, 8.065 e 3.443 cisterne; nel 1957, 9.448 e 4.884 cisterne; nel 1958 abbiamo avuto una forte ripresa in campo mondiale, proprio dopo la crisi di Suez, quando sembrava che ci fosse una possibilità di ripresa notevole nel campo dei trasporti marittimi: 10.003 navi in costruzione e 5.497 cisterne. Poi si comincia a calare: 9.583 e 4.800 cisterne nel 1959 e, nei primi nove mesi del 1960 (non ho i dati del 1961) 9.124. Contemporaneamente ci sono state delle demolizioni abbastanza sensibili.

La costruzione, sia pure intensa, di nuove unità, che ha caratterizzato l'attività cantieristica mondiale ha portato al ringiovanimento della flotta e all'evoluzione della funzionalità delle singole flotte. Ciò non toglie però che alcuni fattori di carattere generale, nel panorama degli scambi generali, abbiano

contenuto i benefici di questo miglioramento tecnico delle flotte dei vari Paesi.

Basterebbe a questo proposito, come è stato rilevato da quanti si occupano in campo mondiale di Marina mercantile, e come ho potuto constatare da articoli pubblicati su varie riviste, considerare quali eccezionali riflessi negativi abbia avuto sul trasporto marittimo la crisi della domanda di carbone e, per contro, lo sviluppo della domanda di petrolio, con il conseguente fabbisogno di navi e di attrezzature ben più qualificate, dovendosi peraltro provvedere alle prospettive di una eventuale altra fonte di energia.

In sostanza, ai fini specialmente della possibilità offerta dall'abbassamento dei costi e dalla concorrenza tra le varie flotte delle varie Nazioni si è corso evidentemente verso il ringiovanimento della flotta, soprattutto per trasformare le navi a vapore in navi moderne azionate con nafta.

Siamo dunque di fronte ad un fenomeno indubbiamente serio che i tecnici del settore hanno definito di « prolungata difficoltà ». Ma l'esperienza del passato ha dimostrato che il complesso dei fattori che influiscono sulle attività marinare ha carattere essenzialmente ciclico e ricorrente: è quindi da prevedersi che, in un periodo più o meno ampio, possa ricostituirsi quell'equilibrio di fattori da cui potrà derivare una sufficiente remunerabilità.

Non bisogna dimenticare infatti che l'interscambio mondiale è tuttora in aumento, che l'accrescimento delle popolazioni e l'elevamento del livello di vita porteranno all'incremento dei consumi e quindi del fabbisogno dei prodotti distribuiti nelle varie zone terrestri, ed infine agli spostamenti della gran massa di questi prodotti, che debbono necessariamente ricorrere al mezzo navale. Tutto questo vale naturalmente soltanto per gli scambi commerciali, mentre l'influenza del movimento passeggeri ha origine e andamento diverso. In questo campo, infatti, occorre tener conto del notevole sviluppo che stanno assumendo i trasporti aerei, specie dopo l'acceleramento dell'evoluzione tecnica di questi mezzi.

Onorevoli colleghi, non si tratta più ormai dell'aereo che trasporta pochi passeggeri da una Nazione all'altra, da un Continente all'altro in un tempo relativamente breve: oggi siamo di fronte ad un fenomeno impressionante, per cui nella stessa giornata si può partire da un aeroporto italiano o francese o inglese, arrivare a New York e ritornare nella stessa giornata al punto di partenza.

Inoltre oggi è in sempre crescente aumento il tonnellaggio delle merci trasportate per aereo, onde tra non molto tempo si verificherà per le merci trasportate per aereo quello che si è verificato, in passato, per il trasporto merci nei confronti delle Ferrovie. La ferrovia trasporta oggi 70 mila tonnellate al giorno di merce; ma trasporta tutte merci povere, pesanti, ingombranti, mentre le merci ricche vengono trasportate su strada nella quantità di 500 mila tonnellate al giorno. In un prossimo futuro quasi tutte le merci ricche verranno trasportate per aereo, poiché voi comprendete perfettamente che il poter far arrivare certe materie prime importanti a destinazione venti o trenta giorni prima che per via mare, induce indubbiamente a non tenere troppo conto dell'eventuale maggiorazione nel costo del trasporto aereo. Pensate per esempio a quella che sarà in futuro la necessità del trasporto di merci in tutti i nuovi Stati del Continente africano e comprenderete che ci troviamo di fronte ad una evoluzione notevolissima.

C'è poi un'altra considerazione da fare, e parlo evidentemente della mia generazione. Io vado in aereo; ma c'è ancora una quantità di persone più o meno anziane o timorose che non ci vanno tanto volentieri, specialmente per il fatto che ogni tanto giunge la notizia della caduta di un aereo e della conseguente morte di tutti i passeggeri. Questa però è la vecchia mentalità; ma le giovani generazioni questa preoccupazione non ce l'hanno più, onde, abbassandosi i prezzi dei trasporti aerei, un sempre maggior numero di viaggiatori sarà indotto a servirsi di questo moderno mezzo di trasporto. Ed anche nei confronti del trasporto merci possiamo prevedere, con tutta facilità, che avremo una tale quantità di trasporti merci per

aereo che tale fatto si rifletterà notevolmente sugli altri tipi di trasporto e in particolare sul trasporto marittimo.

B A R B A R O . Ho il piacere di dirle che stiamo facendo uno studio statistico che dimostra un aumento sempre maggiore nello sviluppo aeronautico.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. Ho detto all'inizio che dovevamo ricostruire la nostra flotta perchè non l'avevamo più; dicono i nostri colleghi che hanno criticato l'azione di Governo che l'abbiamo ricostruita con delle leggi-tampone. La prima legge fu la legge del 1949, chiamata legge Saragat, della quale fui relatore; successivamente c'è stata la legge del 1954, definita legge Tambroni, per la quale io non credevo alla sua permanente efficacia — e lo dichiarai a suo tempo — in quanto quella legge prevedeva un contributo del 20 per cento del prezzo della nave, contributo che diminuiva ogni anno del 2 per cento; onde, arrivati al quinto o al sesto anno di applicazione, il ministro Jervolino è dovuto intervenire perchè, in base a quella legge ed alla riduzione del contributo, non c'era più la possibilità di costruire naviglio. Abbiamo quindi fatto la nuova legge e cioè quella che fissa il nuovo contributo alle costruzioni navali.

E' bene tenere presente, ai fini delle osservazioni riguardanti la possibilità o meno di dare contributi per costruzioni ai cantieri esteri che, mentre la legge precedente, cioè la legge Saragat, non dava contributo all'armatore estero che venisse a costruire in Italia, la legge Tambroni ha dato il contributo anche al costruttore estero che è venuto a costruire in Italia; ed abbiamo avuto, statisticamente, quasi 200 mila tonnellate all'anno di costruzioni, nei nostri cantieri, per commesse estere, per le quali è stato corrisposto il contributo.

Oggi ci troviamo di fronte ad una serie di provvedimenti e credo proprio che dobbiamo portare il massimo elogio al ministro Jervolino il quale ci ha presentato due leggi, una sul potenziamento della flotta, che abbiamo approvato ieri, e quella in discussione

sul credito navale; il terzo provvedimento, che esamineremo certamente alla ripresa dei nostri lavori parlamentari nel mese di gennaio, è quello concernente il riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale.

Attualmente, ecco la situazione: nel 1945-1946, 300 mila tonnellate; nel 1960, 5.122.000 tonnellate. Questi sono i risultati delle nostre leggi-tampone, cioè della politica marinara del nostro Paese; siamo di fronte, cioè, ad una situazione per cui non soltanto abbiamo potuto ricostruire una flotta, ma abbiamo superato il quantitativo del tonnellaggio di prima della guerra. Togliendo pure il milione di tonnellate delle « Liberty », noi siamo sempre al di sopra del quantitativo del 1940. Ma c'è un altro dato di fatto sul quale vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi, vale a dire il fenomeno riguardante l'età delle navi, il ringiovanimento delle navi. E' questo un fenomeno molto importante.

Abbiamo forse fatto la politica di comperare navi vecchie? No, signori! In confronto alla flotta mondiale abbiamo la seguente posizione: le navi sotto i 5 anni della marina mondiale raggiungono la percentuale del 28,4; nella marina italiana la percentuale del 25,7. Ciò significa che siamo nella condizione di avere ricostruito sensibilmente la nostra Marina mercantile e di avere, oggi, una percentuale di navi moderne e nuove che ci mette più o meno allo stesso livello degli altri Paesi, per quanto concerne il fenomeno di ringiovanimento della marina mondiale.

In queste condizioni penso che non si possa accusare il Governo di aver fatto una politica marinara sbagliata.

C'è, è vero, il fenomeno cantieristico; anche questo è effettivamente preoccupante, perchè le possibilità di costruzione dei nostri cantieri sono enormemente superiori a qualunque possibilità di nuove commesse. Ricordate che abbiamo una quantità di cantieri in grado di costruire 700 o 800 mila tonnellate, perchè, è bene ricordarlo, la nuova tecnica per costruzioni cantieristiche non è più quella di un tempo, quando, cioè, impostandosi una nave, si poteva avere la nave allestita soltanto dopo 3 o 4 anni. Oggi con

la prefabbricazione, si costruiscono navi anche di grossa portata in circa 2 anni. E poi — un'altra considerazione — si varano le navi già allestite, mentre una volta si varavano le navi senza allestimento, allestimento cui bisognava provvedere dopo e che richiedeva ancora un tempo assai lungo.

Ricordo quando abbiamo varato la « Regio », e cioè la nostra nave ammiraglia delle Ferrovie dello Stato; a un certo momento la nave è scesa in mare ed era già tutta pronta e allestita. Andando, il giorno del varo, in treno, da Riva Trigoso, luogo del varo, a Genova, a un certo momento affacciandomi al finestrino ho visto che la nostra nave si dirigeva a Genova per partire, quindici giorni dopo, completamente in efficienza. Questa è la verità.

L'ammodernamento dei nostri cantieri, ammodernamento che ha cercato di adeguarsi all'ammodernamento verificatosi nei cantieri nelle altre Nazioni, ha portato alla conseguenza che le commesse possono, per le ragioni dette, soddisfare le possibilità costruttive dei cantieri stessi. Ecco perchè non mi stancherò mai di dire che dobbiamo guardare in faccia la realtà. Che cosa vuol dire questo? Io ho detto a chi dovevo dirlo, ho detto ai ministri delle Partecipazioni statali e l'ho detto ad essi perchè la maggior parte dei nostri cantieri sono statali, bisogna partire da un principio: dobbiamo fare anche qualche altra cosa, oltre a costruire delle navi.

Noi abbiamo, a tale proposito, delle possibilità: perchè l'attrezzatura tecnica dei nostri cantieri è di primissimo ordine; le maestranze di primissimo ordine e capaci di poter fare qualunque lavoro o costruzione di qualunque genere. Ma per quale ragione, di fronte all'avvenire che c'è nel campo aeronautico, un settore dei cantieri non viene trasformato per costruire degli aerei? (*Approvazione dal centro*). Non occorre costruire gli ultimi tipi di aerei e cioè i più progrediti; non occorre costruire « Caravelle » ma dovremmo metterci in condizioni di costruire degli aerei da trasporto! Cominciamo, intanto con tali aerei a servire tutti i Paesi dell'Africa, che hanno bisogno urgente di mer-

ci, a servire i Paesi mediterranei; dobbiamo fare queste costruzioni aeronautiche, che ci permetteranno di superare e vincere la crisi cantieristica. (*Applausi al centro*).

D'altra parte penso che per le costruzioni navali abbiamo attualmente delle possibilità di costruzione abbastanza importanti. Per esempio, è opportuno che i miei colleghi senatori sappiano che la Finmare ha un programma di costruzioni di 186.000 tonnellate, che devono essere passate ai cantieri, rappresentate da due unità passeggeri per il Nord-America da 40.000 tonnellate; due unità passeggeri per l'Australia da 24.000 tonnellate; 4 per la linea India-Bengala, eccetera, fino a raggiungere la cifra complessiva di 186.000 tonnellate.

Passiamo, ora, ad esaminare il disegno di legge che è oggi in esame. Io l'ho definito di importanza notevole per il nostro Paese e, una volta tradotto in legge, darà indubbiamente i suoi risultati positivi. Vi è, all'inizio, una prima indagine da fare: la Commissione, su mia proposta, ha ritenuto di dover limitare all'Istituto mobiliare italiano ed alla Sezione autonoma istituita presso l'Istituto stesso le operazioni di finanziamento. Il disegno di legge prevedeva, invece, di passare tale compito anche agli Istituti di diritto pubblico. Aperta la porta agli Istituti di diritto pubblico, giustamente molte persone hanno detto: ma allora apriamola anche agli Istituti di interesse nazionale.

Io ritengo che si debba adottare la deliberazione della Commissione e limitare la facoltà di finanziamenti soltanto all'Istituto mobiliare italiano. Naturalmente mi sono preoccupato di conferire personalmente col Presidente dell'I.M.I. per sentire come la Sezione autonoma sarebbe stata poi costituita, ed ho avuto dal Presidente Siglienti una notizia: vale a dire che attualmente la sezione autonoma del credito navale è costituita per il 51 per cento dall'Istituto mobiliare italiano e per il 49 per cento dall'ingresso nella sezione stessa di due banche, una di interesse pubblico ed una di interesse nazionale: la Banca nazionale del lavoro e la Banca commerciale italiana. Dimodochè noi abbiamo una sezione, che non è più monopolistica

dell'I.M.I., ma è una sezione nella quale viene portata la voce, l'attenzione, la deliberazione di due banche, una d'interesse pubblico e l'altra d'interesse nazionale.

L'onorevole senatore Bertoli — mi dispiace che non sia presente — ha fatto delle domande a proposito dell'I.M.I., domande che mi ero fatto anch'io. Le sue osservazioni però non rispondono alla realtà. Egli ha affermato che l'Istituto mobiliare italiano pratica tassi dell'otto e mezzo per cento ed ha detto che vorrebbe sapere a chi sono stati dati i 202 miliardi circa di mutui, perchè ritiene che essi siano stati concessi quasi esclusivamente ai grandi armatori privati. Conseguentemente ha protestato contro questo cosiddetto monopolio dell'I.M.I.

Debbo allora informare il Senato che dal 1945 al 1961 sono stati stipulati 560 mutui per complessive 330.896.695.000 lire, mediamente 402 milioni per mutuo. Dei sovraddetti mutui 239 sono stati effettuati per 202 miliardi con fondi propri dell'I.M.I. attraverso la sottoscrizione di obbligazioni; gli altri sono stati effettuati con fondi statali, fra cui quelli provenienti dal Fondo area sterlina.

P A R A T O R E . E gli ammortamenti chi li paga?

A N G E L I N I A R M A N D O , relatore. Delle operazioni concernenti i 202 miliardi le compagnie di interesse nazionale sovvenzionate hanno avuto mutui per 96.152.036.191 lire, quasi il 50 per cento.

Veniamo ai tassi di interesse. Voi sapete che bisogna guardare al tasso di interesse e non al tasso comprensivo di interessi e di ammortamento di capitale; bisogna cioè scindere la quota che si riferisce al rimborso di capitale dalla quota che si riferisce all'interesse. La quota interesse è stabilita in rapporto al tasso di interesse pagato sul mercato per le obbligazioni al momento della contrazione del mutuo. Vi è stato un periodo in cui tale interesse è stato del 6 e mezzo per cento, però con obbligazioni di mille lire cedute a 960 lire, il che significa che evidentemente il tasso di interesse risultava assai elevato. Pian piano però questo tasso si è ridotto.

Ho il piacere di dichiarare che, da indagini da me condotte in modo preciso, nell'esercizio 1960-61 il tasso medio ponderale di interesse dell'operazione di mutuo è stato del 6,34 per cento, cioè del 6,66 per cento per le operazioni in lire e del 5,75 per cento per le operazioni in valuta estera. Bisogna tener presente che l'istituto finanziatore ha a suo carico tutti gli oneri relativi all'emissione delle obbligazioni, eccetera.

C'è poi un dato di fatto che vorrei richiamare all'attenzione degli onorevoli colleghi. I tassi base per le operazioni delle leggi incentivanti (Medio credito, E.F.I., eccetera) fissati dal Ministero del tesoro vanno dal 7,37 per cento in su.

E qui posso leggere al senatore Bertoli l'elenco preciso delle operazioni, che sono state date per il 50 per cento agli istituti di interesse nazionale (Finmare ed altri). Nel 1945-46 la media unitaria è stata di milioni 104 (si sono fatte 5 operazioni); nel 1946-47 si sono dati 2 miliardi con una media unitaria di 141 milioni (con 16 operazioni); 35 operazioni nel 1947-48 per 4.321.000.000 con una media unitaria di 197 milioni; nel 1948-1949, 1949-50 sono stati dati 11 miliardi con una media unitaria di 1.082.000.000; nel 1950-1951, 13.686.000.000 con una media unitaria di 855 milioni.

Per quanto riguarda queste cifre ci dobbiamo riferire al costo della nave e dovete considerare che qui si è sempre dato il 50 per cento e quindi si tratta praticamente (per esempio nel 1951-52 quando si sono dati 8 miliardi con una media unitaria di 272 milioni) di piccole navi, si è cioè costruito del naviglio medio e non grande, del naviglio che mediamente costa mezzo miliardo per nave. Siamo, cioè, di fronte non già ad una posizione monopolistica, cioè i mutui non sono stati concessi soltanto ai grandi armatori, ma la verità è che essi si sono concessi anche ai medi armatori.

Ecco per quale motivo io penso (e del resto lo ha detto con tanta chiarezza il senatore Solari che ha aderito a questa nostra proposta) che effettivamente non dobbiamo metterci in condizioni, per il periodo di 4 anni di durata di questa legge e per una cifra annuale di circa 25 miliardi, di far crea-

re 7-8-9 sezioni autonome di credito navale, le quali sezioni autonome dovrebbero avere la loro attrezzatura, i loro tecnici, la loro organizzazione. E vorrei allora domandare quanto queste determinate spese influiranno sul costo dei finanziamenti. Per quanto riguarda, poi, il tasso di interesse da applicare ai mutui dalla Sezione presso l'I.M.I., ho presentato insieme ad altri colleghi un emendamento, che spero che il Ministro accolga, nel quale è detto: « I tassi massimi da applicarsi ai finanziamenti stessi saranno fissati annualmente di concerto dai Ministri del tesoro, della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale del credito ». Ora qui si parla di mutui per 15 anni, ma si sa che la situazione monetaria cambia da un anno all'altro, la liquidità cambia e quindi si possono avere situazioni in cui il denaro costa molto o costa poco. Mi pare dunque che sia necessario far fare annualmente una indagine da parte dei Ministeri del tesoro e della marina mercantile per stabilire, annualmente, quello che può essere il massimo tasso di interesse da applicarsi...

P A R A T O R E . Gli interessi li paga attualmente lo Stato.

A N G E L I N I A R M A N D O , relatore. Per il 3,50 per cento.

Per essere ancora più tranquilli abbiamo stabilito che di tale sezione dovranno far parte due funzionari designati dal Ministro del tesoro e dal Ministro della marina mercantile, in modo che si possa avere il massimo controllo sull'attività dell'I.M.I.

Gli articoli 2, 3 e 4, secondo la nostra proposta, dovrebbero essere soppressi. La Commissione ha poi proposto due modifiche all'articolo 5. La prima riguarda la decorrenza di questa legge, che abbiamo ritenuto opportuno stabilire al 30 giugno 1961 anche perchè, da allora ad oggi, sono stati incoraggiati gli armatori a mettersi in condizioni di cominciare a commettere navi, assicurandoli che avrebbero beneficiato di questa legge. Inoltre abbiamo stabilito che questi provvedimenti siano estesi alle navi adibite alla pesca oceanica.

Anche all'articolo 7 la Commissione ha modificato il testo della legge.

L'articolo 7 del disegno di legge stabilisce che il contributo nel pagamento degli interessi è corrisposto all'Istituto mutuante, in una misura costante che risulterà dalla differenza tra la rata di ammortamento, calcolata al saggio totale di interesse richiesto dall'Istituto finanziatore, e quella determinata al tasso ottenuto deducendo da detto tasso totale il concorso percentuale dello Stato, salvo il periodo di somministrazione, durante il quale il contributo sarà calcolato con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione, differendone però il versamento a dopo l'avvenuto completamento dei lavori.

Queste disposizioni non risultano completamente chiare, e debbono essere precisate nel senso che il contributo di interesse spetta all'armatore, al quale sarà dallo Stato versato per il tramite dell'Istituto mutuante. Infatti l'Istituto non può che applicare al mutuatario il tasso normale dovuto, cioè quello che sarà determinato. Addebiterà il tasso convenuto e accrediterà il 3,50, che è il tasso di spettanza dell'armatore; domani, quando la Commissione composta dal Ministro del tesoro, dal Ministro della marina mercantile e dal Comitato del credito stabilirà, ad esempio, che il tasso debba essere del 6,75 per cento, il mutuante addebiterà il 6,75 e accrediterà il 3,50.

Si mantiene così fermo il sistema già seguito nel decreto legislativo del 19 ottobre 1945, n. 686, sistema che la Commissione parlamentare competente ritenne sostanzialmente valido anche per i contributi di interessi previsti dalla legge 17 luglio 1954, numero 522, recante provvidenze per le costruzioni navali e l'armamento. Credo che l'onorevole Ministro non avrà difficoltà ad accettare queste modifiche.

Resta da sollevare una questione della quale si potrebbe parlare in sede di ordine del giorno, ma che riguarda anche l'ultimo capoverso dell'articolo 7. Tale capoverso dispone che in nessun caso il contributo è cumulabile con analoghi contributi corrisposti dallo Stato o da altri enti a norma di leggi e regolamenti speciali, anche di carattere re-

gionale. Ove la concessione dei contributi previsti dalle dette leggi e regolamenti speciali sia subordinata alla esecuzione dei lavori in cantieri di una parte determinata del territorio nazionale, ai lavori stessi non si applicano le disposizioni della legge n. 522 e successive modifiche.

Praticamente ciò che cosa significa? Voi sapete che c'è una legge siciliana la quale dà agli armatori siciliani che costruiscono nei cantieri siciliani, un contributo di interessi che è rappresentato dal totale pagamento degli interessi sul mutuo da parte della Regione per cinque anni, qualora le commesse siano fatte entro il 30 giugno 1961 e siano terminate entro il 1964.

Questa legge doveva essere, stando al Trattato di Roma, presentata alla Presidenza del M.E.C., e non è stata presentata. Di qui le proteste di detta Presidenza.

D'altra parte il Trattato di Roma stabilisce che alla Commissione apposita sono comunicati, in tempo utile, perchè presenti le sue osservazioni, i progetti intesi ad istituire o modificare aiuti: se la Commissione ritiene che un progetto non sia compatibile col Mercato Comune, a norma dell'articolo 92, la Commissione inizia senza indugio la procedura prevista dal paragrafo precedente, eccetera.

Questo articolo 92, ed anche l'articolo 93, sono applicati anche in altri Stati, perchè i provvedimenti presi in altri Stati a favore delle costruzioni navali hanno sempre tenuto presenti questi articoli.

Discriminazione: qui la discriminazione esiste in questo senso, che l'Italia dà, per le costruzioni navali, un aiuto dello Stato, e si ricade sotto la disposizione dell'articolo 93, tanto è vero che il M.E.C. ha chiesto al Governo italiano di esaminare il disegno di legge, e la prima risposta è stata negativa. Ci sono voluti 4 mesi per arrivare a una soluzione ed io personalmente, modestamente, ho influito, parlando con il Presidente Hallstein, col nostro collega Caron ed altri sulla necessità di risolvere la questione e per tre volte il M.E.C. ha esaminato questo provvedimento. Noi, per avere l'approvazione del provvedimento, ci siamo ancorati a una disposizione

dell'articolo 92 la quale stabilisce che sono compatibili gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle zone depresse, dove si abbia una grave forma di disoccupazione. Il Governo ha detto: questa è una legge che durerà quattro anni e che serve a far riprendere l'attività cantieristica, dove abbiamo 7000 operai disoccupati ai quali altri si aggiungeranno se non si provvede; quindi è proprio il caso di applicare la lettera a) dell'articolo 92. Questa è stata la ragione per la quale, dopo lunghe discussioni, la Presidenza del M.E.C. ha dato l'autorizzazione al disegno di legge, così come sta.

Voi sapete che, una volta approvata, la legge torna all'esame del M.E.C. e, se non è stato osservato il Trattato di Roma che, piaccia o no, abbiamo firmato, gli altri Paesi possono ricorrere alla Corte del Lussemburgo.

Fin qui le cose vanno tranquillamente; senonchè gli amici della Sicilia hanno fatto un'osservazione che mi ha colpito non poco. La situazione di quei cantieri, specialmente di Palermo, è grave. Ricordo perfettamente che in una identica condizione si trovava il cantiere di Palermo quando le Ferrovie dello Stato dovevano costruire due navi traghetto e io, visto che gli altri cantieri un poco di lavoro lo avevano, facendo accettare dal cantiere delle condizioni vantaggiose per l'Amministrazione, dissi: questo lavoro si deve dare ai cantieri di Palermo. Ora gli amici siciliani dicono: dobbiamo trovare una qualche formula transitoria per superare gli ostacoli che ci possono venire dai Trattati di Roma.

Il finanziamento della legge regionale siciliana è subordinato all'esecuzione dei lavori in cantieri di una parte del territorio nazionale e non è cumulabile con il contributo di costruzione che abbiamo approvato.

Gli amici della Sicilia hanno presentato a tale proposito un emendamento aggiuntivo all'ultimo comma dell'articolo 7: si propone cioè di aggiungere le parole: « per commesse non successive al 30 giugno 1962 è consentito... ». Io penso che si possa approvare tale emendamento poichè si dà così la possibilità ai cantieri di Palermo, che attraversano un periodo di crisi, di poter lavorare; e

penso con tutta franchezza che quando porteremo alla Presidenza del M.E.C. questo voto del Senato, in quella sede non potrà che essere riconosciuta l'opportunità di questo voto, proprio perchè ci si trova di fronte ad una grave forma di disoccupazione, ad una grave crisi come è quella che attraversano i cantieri di Palermo. Credo ci sia in tal modo la possibilità, pur in un periodo limitato di sei mesi, di ottenere una sanatoria, perchè la disposizione è da ritenersi necessaria ed è dettata dal buon senso.

Da parte dei colleghi intervenuti non sono state sollevate altre eccezioni sugli emendamenti presentati dalla Commissione al disegno di legge. Comunque in sede di discussione degli articoli parleremo anche di questo.

Chiedo scusa ai colleghi se ho impostato la mia replica in una maniera un po' vasta, ma ritenevo necessario dimostrare l'opportunità di quanto il Governo ha fatto in questi anni e di quanto noi abbiamo approvato. Credo che si possa tranquillamente andare avanti ed approvare anche questo disegno di legge, tanto atteso da tutto il settore armatoriale del nostro Paese, piccolo, medio o grande che sia. Esso darà altresì la possibilità di lavorare ai nostri cantieri, onde mi auguro che possa essere approvato con gli emendamenti che sono stati proposti dalla Commissione. (*Applausi dal centro*).

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

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le affermazioni ripetute dai settori dell'estrema sinistra che questo disegno di legge — definito poco fa dal senatore Ruggeri uno « straccetto » — è stato predisposto per favorire gli armatori liberi sono contraddette dalle esplicite richieste fatte al Presidente della 7^a Commissione, senatore Corbellini, ed a me con lettere del 13 luglio, del 13 ottobre e del 18 ottobre del corrente anno. Il testo di queste lettere, delle quali credo necessario dare comunicazione al Senato, è la riprova certa, inequivocabile, incontroverti-

bile che il provvedimento in esame, ritenuto non uno « straccetto » ma una coraggiosa ed importante provvidenza, è invocato dagli enti facenti capo all'I.R.I. e gioverà, perciò, nella quasi totalità, ai lavoratori della Fincantieri.

Il Presidente della Fincantieri, onorevole Giorgio Tupini, in data 13 luglio 1961 scriveva al Presidente della 7^a Commissione, senatore Corbellini, quanto segue: « Ho già avuto occasione di dirti per telefono con quale vivo interesse i nostri cantieri attendono l'approvazione dei due disegni di legge recentemente presentati dal Governo in materia di credito navale e di demolizione di vecchio naviglio ».

« Consentimi nuovamente di pregarti di adoperare la tua autorevole influenza affinché la Commissione da te presieduta possa approvare, in sede deliberante, i due disegni di legge in parola, prima delle imminenti ferie estive ».

« E' superfluo che ti sottolinei la gravità della crisi, in atto, delle costruzioni navali. Ad essa i due disegni di legge potranno recare sollievo se le agevolazioni previste opereranno quanto prima, congiuntamente con la legge n. 301, entrata in vigore nello scorso mese di maggio ».

Il Direttore generale dell'I.R.I., ragioniere Sernesi, scriveva a me, in data 13 ottobre 1961: « Mi consenta di esprimerle la viva preoccupazione dell'I.R.I. per le conseguenze a carico delle nostre aziende cantieristiche armatoriali, determinate dal ritardo della emanazione dell'attesa legge sul credito navale ».

« Vorrei attirare, in particolare, la sua attenzione sulla difficile situazione in cui versano i nostri cantieri, caratterizzati da un insufficiente carico di lavoro e dall'esuberanza di migliaia di dipendenti ».

« Una delle ragioni fondamentali di tale situazione, che va valutata nel quadro della crisi internazionale dell'industria navale, è da ricercare nella debole domanda di naviglio ».

« E' noto che quasi tutti i Paesi fortemente interessati allo sviluppo delle flotte e al mantenimento della produzione navale han-

commesse ai cantieri. Proprio in materia di no adottato o hanno allo studio provvedimenti tendenti ad incentivare l'afflusso di credito navale, ad esempio, in Francia e in Belgio sono da tempo in vigore disposizioni legislative analoghe a quelle sottoposte all'esame del Senato della Repubblica ».

« La Fincantieri ha avviato, nel corso di quest'anno, numerose trattative per costruzioni navali. Tali trattative, peraltro, non sono giunte a un perfezionamento, giacchè la loro conclusione è subordinata all'entrata in vigore della legge sul credito navale ».

« Per queste ragioni noi auspichiamo la rapida approvazione del disegno di legge in parola che, agendo congiuntamente con la legge n. 301, potrà recare sollievo alla crisi in atto ».

« Le sarò vivamente grato se ella — che da tempo è a conoscenza dei problemi dei nostri cantieri e che, pertanto, può valutare appieno la gravità della situazione che sopra le ho esposto — vorrà intervenire per accelerare il più possibile l'emanazione della legge tanto attesa ».

S A C C H E T T I . Allora, non c'è una crisi di struttura, come diceva il relatore?

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. In data 18 ottobre 1961, l'ingegnere Rosini, Presidente della Finmare, mi scriveva: « Ho già avuto altre volte occasione di prospettare all'Eccellenza vostra quale importanza rivestano, per l'armamento di preminente interesse nazionale oltre che per l'attività cantieristica, i progettati nuovi provvedimenti sia sul credito navale che sulla demolizione delle navi ».

« Ritengo ora doveroso segnalare all'attenzione dell'Eccellenza vostra l'interesse del gruppo Finmare anche per una sollecita emanazione dei provvedimenti in questione. Infatti un ulteriore ritardo precluderebbe ad alcune delle unità in corso di esecuzione ogni possibilità di usufruire dei benefici in essi contemplati, con corrispondenti riflessi sui costi ».

« Pur consapevole della valida opera svolta dall'Eccellenza vostra in questa materia,

sarò molto grato se vorrà compiacersi di considerare benevolmente ogni possibilità che valga a dare al procedimento per l'emanazione delle due leggi l'impulso occorrente ».

Ed infine lo stesso onorevole Giorgio Tupini, presidente della Fincantieri, mi scriveva in data 18 ottobre 1961: « Caro Ministro, nei mesi e nelle settimane trascorse non ho mancato, come era mio dovere, di segnalare al senatore Corbellini, Presidente della 7^a Commissione permanente del Senato, ed al relatore senatore Angelini il vivissimo interesse — sottolineiamo il « vivissimo » — dei cantieri a veder approvato quanto prima il disegno di legge sul credito navale ».

« Desidero ora segnalare a te il danno che l'ulteriore ritardo dell'approvazione del provvedimento causa al nostro Gruppo che, come tu sai, rappresenta circa l'80 per cento dell'industria navale italiana. Altre volte ho avuto occasione di illustrarti la situazione dei nostri cantieri, che per ragioni ben note risentono acutamente le conseguenze della crisi mondiale del settore, e di chiarirti come una cospicua aliquota dei nostri dipendenti si trovi in stato di sospensione per mancanza di lavoro. Credo che mai come in questo momento il nostro Gruppo abbia svolto una intensa azione commerciale all'estero e in Italia per il reperimento di nuove commesse. Ma all'estero si incontrano purtroppo numerose difficoltà a causa dei prezzi estremamente bassi che i clienti stranieri sono disposti a pagare e in Italia la conclusione di eventuali accordi viene subordinata all'approvazione del disegno di legge in parola. Ecco perchè mi permetto di pregarti vivamente di voler compiere ogni sforzo per sollecitare la sua emanazione, che appare oggi una delle condizioni capaci di favorire l'afflusso di nuovi lavori ai nostri cantieri ».

Altro che « straccetto », come diceva poco fa il senatore Ruggeri!

Onorevoli senatori, il contenuto delle lettere di cui ho dato lettura non richiede commento: esso è evidente come la luce solare. Amerei che tutti noi, ma specialmente i settori dell'estrema sinistra, ne prendessimo nota e lo tenessimo sempre presente per

non discreditar l'opera nostra, che ha un valore — più che politico — sociale, umano, patriottico, in quanto mira ad assicurare pane a migliaia di lavoratori e a difendere, col prestigio della nostra Patria, il valore delle capacissime maestranze italiane, alle quali io mando il mio sincero e cordiale saluto.

Credo necessario ancora dare precise risposte alle varie osservazioni fatte dal senatore Bertoli, il cui intervento — senza svalutare gli interventi degli altri senatori della estrema sinistra — può considerarsi come sintesi di quelli degli oratori della sua parte.

Le argomentazioni esposte dal senatore Bertoli in merito ai tassi di interesse possono essere anche valide, ma non riguardano specificamente il caso in esame.

Il disegno di legge che noi discutiamo, e che spero sarà stasera approvato, si occupa del problema del credito navale concesso agli armatori per il rinnovo della flotta ma non riguarda il credito che viene concesso all'industria cantieristica per ottenere commesse specialmente da parte degli armatori esteri con dilazione di pagamento. L'attuale disegno di legge mira alla soluzione del problema del finanziamento da concedere agli armatori italiani per fare ordinare nuove navi nel quadro delle maggiori esigenze che si vanno profilando per la marina mercantile italiana.

Poichè il tasso del mercato italiano è notoriamente tra i più elevati, anche se la situazione negli ultimi anni può dirsi migliorata, il Ministero fece a suo tempo una lunga indagine, tenendo presenti i tassi di mercato e quelli concessi in base a provvedimenti legislativi dei vari Paesi per finanziamenti agli armatori. In tale indagine non si fece differenza tra tassi di mercato, dove il prezzo del denaro è basso, e tassi di favore previsti dai provvedimenti legislativi nei vari Paesi, perchè a noi in definitiva interessava, ed interessa anche oggi, conoscere quale onere in punto di fatto gli armatori esteri sostengono sui prestiti comunque ottenuti.

Lo stesso senatore Bertoli ha ammesso che i tassi attuali in Italia per crediti agli armatori sono intorno all'8 per cento. Di conseguenza la differenza del 3,50 per cento cor-

risponde bene alla media fra i minimi e i massimi degli interessi attualmente in vigore nei vari Paesi marittimi. Difatti il provvedimento tedesco, che è ora allo studio, mira a portare il tasso di interesse al 4 per cento. In America, come è noto, il tasso di interesse sul credito navale a lungo termine è del 3,50 per cento. In Olanda il mercato libero delle ipoteche dà un interesse intorno al 5,50 per cento. In Francia il tasso di interesse del credito navale è intorno al 4,50 per cento.

Il senatore Bertoli ha affermato che con i 30 miliardi di contributo da parte dello Stato non si arriverebbe ad assistere mutui fino a 100 miliardi e quindi non sarebbero effettuati lavori fino a 200 miliardi, come è detto nella relazione ministeriale. Probabilmente il senatore Bertoli non ha tenuto presenti le modalità di calcolo del contributo previsto dall'articolo 7 del disegno di legge; come pure ho motivo di ritenere che non ha tenuto presente che il limite di 15 anni è un limite massimo, mentre gli armatori in genere chiedono crediti per periodi di tempo più brevi.

Con un contributo a scalare del 3,50 per cento annuo si arriva ad un contributo costante effettivo del 2,33 per cento annuo e quindi ad un contributo totale per 15 anni del 35 per cento, finanziando in tal modo mutui per 86 miliardi circa. D'altra parte, però, il contributo del 3,50 per cento sui mutui decennali porta ad un contributo effettivo totale del 22,39 per cento con possibilità di finanziare mutui per circa 135 miliardi. Non si è quindi lontani dalla realtà quando si afferma, nella relazione al disegno di legge, che con i fondi stanziati si assisteranno mutui per 100 miliardi in media.

Il senatore Bertoli ha anche affermato che le condizioni relative alla durata del credito previste dal disegno di legge in esame non hanno riscontro in altri Paesi marittimi. Tale affermazione è contrastata dalla realtà. Difatti negli Stati Uniti si arriva a 20 anni; in Grecia si arriva a 25 anni; in Germania a 16 anni. In Italia la durata è stata fissata in 15 anni per venire incontro ai piccoli armatori, i quali hanno scarsa disponibilità finanziaria mentre i grandi armatori, come ho già

ricordato in precedenza, ricorrono a crediti di più breve durata.

All'onorevole senatore Solari debbo ricordare che il Parlamento ha ratificato con la legge 14 ottobre 1957, n. 1203, il trattato che istituisce la Comunità economica europea. Senatore Solari, vorrei che attentamente ed obiettivamente leggessimo ed interpretassimo quale è stata la volontà dei legislatori. L'articolo 93 è del seguente tenore: « La Commissione procede con gli Stati membri all'esame permanente dei regimi di aiuti esistenti in questi Stati. Essa propone a questi ultimi le opportune misure richieste dal graduale sviluppo o dal funzionamento del Mercato comune.

Qualora la Commissione, dopo aver intimato agli interessati di presentare le loro osservazioni, constati che un aiuto concesso da uno Stato, o mediante fondi statali, non è compatibile con il Mercato comune a norma dell'articolo 92, oppure che tale aiuto è attuato in modo abusivo, decide che lo Stato interessato deve sopprimerlo o modificarlo nel termine da essa fissato. Qualora lo Stato in causa non si conformi a tale decisione entro il termine stabilito, la Commissione o qualsiasi altro Stato interessato può adire direttamente la Corte di giustizia, in deroga agli articoli 169 e 170 ».

Il disegno di legge in esame (come è stato ricordato poco fa dall'onorevole relatore Angelini, che ringrazio per il lavoro pregevole ed anche oneroso al quale si è sottoposto) è stato discusso ed approvato dalla Commissione del Mercato comune, la quale potrà, se verremo meno agli impegni, avvalersi della procedura indicata dall'articolo 93, che prevede la sospensione dell'efficacia della legge ed il ricorso alla Corte di giustizia.

Senta, senatore Solari, cosa dice l'ultimo comma dell'articolo 93: « Alla Commissione sono comunicati, in tempo utile perchè presenti le sue osservazioni, i progetti diretti a istituire o modificare aiuti. Se ritiene che un progetto non sia compatibile con il Mercato comune a norma dell'articolo 92, la Commissione inizia senza indugio la procedura prevista dal paragrafo precedente.

Lo Stato membro interessato non può dare esecuzione alle misure progettate prima

che tale procedura abbia condotto a una decisione finale ».

Senatore Solari, lei ha parlato di debolezze e di remissività. I nostri rappresentanti alla Commissione del Mercato comune hanno validamente e ripetutamente sostenuto le nostre ragioni. Se la Commissione ha ritenuto invece che non è possibile predisporre il disegno di legge in modo diverso da quello in cui è stato redatto, a noi non resta, nolenti o volenti, che accettare quello che è il fatto compiuto.

Come ha ricordato l'onorevole relatore Angelini, dopo l'approvazione del disegno di legge da parte di questo ramo del Parlamento, prima ancora che sia esaminato dalla Camera dei deputati, io ho il dovere, attraverso il Ministero degli esteri, di ritrasmettere alla Commissione della C.E.E. il disegno di legge così come l'ha approvato il Senato.

Se il Senato — dopo aver compiuto questo meraviglioso sforzo, del quale do atto e per il quale rivolgo a tutti indistintamente il mio più cordiale ringraziamento — vuole addirittura sabotare il disegno di legge, non deve che insistere su proposte che non sono assolutamente compatibili con il Trattato di Roma.

I senatori dell'estrema sinistra, per dimostrare non con le parole ma con i fatti che intendono tutelare gli interessi dei lavoratori, devono collaborare con il Ministro a migliorare le numerose provvidenze predisposte per sviluppare l'armamento in Italia. Non è con l'opporsi sistematicamente ai provvedimenti sottoposti all'esame del Parlamento e con il ritardarne l'approvazione che si difendono le non facili condizioni dei marinai e dei lavoratori dei cantieri.

Più volte, lo ricordo ancora oggi, ho rivolto l'invito di concedermi con assoluta obiettività la necessaria collaborazione per il perfezionamento dei disegni di legge presentati ai due rami del Parlamento. Tale invito ho rivolto in Commissione, in Aula, nelle private conversazioni, ma mai — dico mai — le mie rinnovate e sincere sollecitazioni sono state accolte dai parlamentari dell'estrema sinistra. (*Proteste dalla sinistra*).

Onorevoli senatori dell'estrema sinistra, io ho fatto il mio dovere; compitelo anche voi se veramente volete il bene dei lavoratori, se seriamente mirate a potenziare l'armamento marittimo, se sinceramente volete la difesa della bandiera italiana sui mari. (*Vivi applausi dal centro*)

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'ordine del giorno dei senatori Gombi ed altri.

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

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Presidente, desidero dire con la maggior serenità e sincerità il mio pensiero al riguardo. In conformità con quanto ho già accennato commentando l'articolo 93 del Trattato di Roma, non posso, per ragioni facilmente intuibili, accettare l'ordine del giorno.

Dichiaro però che — a parità di condizioni tecniche ed economiche — la preferenza sarà sempre data ai cantieri navali italiani. A tale scopo viene proposto l'attuale disegno di legge sul quale attendo l'approvazione del Senato.

P R E S I D E N T E . Senatore Gombi, mantiene il suo ordine del giorno?

G O M B I . Onorevole Ministro, lei si è riferito a quanto stabilisce l'articolo 93 del Trattato di Roma che fa riferimento specifico all'incompatibilità con le norme stabilite dall'articolo 92, ma il collega Solari ed io, e quanti la pensano come noi, compreso lo onorevole Colasanto del suo partito, relatore sul bilancio alla Camera dei deputati, riteniamo che le norme stabilite dall'articolo 92 non siano incompatibili con quanto noi chiediamo nel nostro ordine del giorno.

Quindi è inutile il richiamo che lei fa all'articolo 93 in quanto la lettera c) dell'articolo 92, al numero 3, stabilisce che quanto noi andiamo sostenendo è compatibile e lecito. Vi si dice infatti « possono essere compatibili... ». Il comma letto dal collega So-

lari dice testualmente quello che è possibile fare in materia. Comunque, siccome contro la forza la ragion non vale, e la maggioranza si predispone a respingere il nostro ordine del giorno, e lei naturalmente è d'accordo con essa, per non pregiudicare la possibilità di discussione dei nostri emendamenti, dichiaro, d'accordo con il collega Solari, di ritirare l'ordine del giorno stesso.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora alla discussione degli articoli del disegno di legge nel testo proposto dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

C E M M I , *Segretario*:

Art. 1.

(*Istituti autorizzati all'esercizio del credito navale*)

Le operazioni di credito navale che l'Istituto mobiliare italiano è autorizzato a compiere in base alla legge 21 maggio 1940, n. 657, nonchè quelle previste dalla presente legge, possono essere effettuate e gestite anche dalla Sezione autonoma istituita nell'ambito dell'Istituto anzidetto, come previsto dal regio decreto legislativo 2 giugno 1946, numero 491. Degli organi di tale Sezione dovranno far parte due funzionari designati rispettivamente dal Ministro del tesoro e dal Ministro della marina mercantile.

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 rappresentante del Governo, ma soprattutto come proponente del disegno di legge, devo pregare il relatore di non insistere, in merito all'articolo 1, sul testo proposto dalla Commissione. Però, qualora il collega Angelini intendesse insistere, debbo pregarlo di accogliere la proposta che io faccio. Ho prospettato al Ministero del tesoro la possibilità che venisse accolta la richiesta del relatore e quel Ministe-

ro si è fatto premura di formulare l'articolo nel testo che consegno alla Presidenza e che prego la Commissione di voler accettare.

Pertanto preciso il mio pensiero: in linea principale preferirei il testo del Governo, perchè ritengo che l'esistenza di più Sezioni autonome di credito navale potrà evitare il monopolio. Se il senatore Angelini ritiene, però, che la proposta della Commissione debba essere messa in discussione, lo prego di accogliere il testo formulato di concerto tra il Ministero del tesoro e quello della marina mercantile.

P R E S I D E N T E . Il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire questo articolo. Si dia lettura di tale emendamento.

C E M M I , Segretario:

« Sostituire l'articolo 1 con il seguente:

" Le operazioni di credito navale previste dalla presente legge sono effettuate e gestite dalla Sezione autonoma 'Credito navale' dell'Istituto mobiliare italiano, costituita ai sensi del regio decreto legislativo 2 giugno 1946, n. 491. Alla costituzione del capitale della Sezione sono ammessi a partecipare, su loro richiesta, gli Istituti di credito di diritto pubblico e le banche di interesse nazionale.

Degli organi di tale Sezione faranno parte due funzionari designati rispettivamente dal Ministro del tesoro e dal Ministro della marina mercantile " ».

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso su questo emendamento.

A N G E L I N I A R M A N D O , relatore. La Commissione è d'accordo: abbiamo già detto che due banche sono già intervenute ed altre potranno intervenire.

S A C C H E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A C C H E T T I . Pare che il Ministro non insista perchè si ritorni al testo governativo. Dichiaro, una volta tanto, che noi saremmo invece favorevoli al ripristino del testo governativo.

J E R V O L I N O , Ministro della marina mercantile. L'ho detto anch'io, ma il senatore Solari, in contrasto con voi, ha aderito alla proposta del relatore.

S A C C H E T T I . Non c'è niente di straordinario, onorevole Ministro, anche perchè si tratta di un organismo di carattere tecnico. A noi pare che, autorizzando un Istituto di diritto pubblico ad istituire una sezione autonoma per il credito, non commettiamo nessuna infrazione alle norme generali che regolano il credito in Italia, anzi rendiamo più facile determinate operazioni da parte di società o di armatori che intendono costruire con il contributo statale.

Comunque, se il Ministro non insiste per ripristinare il testo governativo, non siamo noi a richiederlo. Ci sembrava però, ripeto, che fosse possibile, senza venir meno all'unicità di indirizzo in tema di credito, che tale facoltà dovesse spettare al Comitato che presiede alle operazioni di indirizzo economico e che fa capo al Ministero della marina mercantile.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 1 nel nuovo testo proposto dal Governo ed accettato dalla Commissione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Poichè nel testo della Commissione risultano soppressi gli articoli 2, 3 e 4, passiamo all'esame dell'articolo 5. Se ne dia lettura.

C E M M I , Segretario:

Art. 5.

(Finanziamenti, durata e facilitazioni)

I finanziamenti di cui all'articolo 1 della presente legge possono essere concessi per una durata non eccedente i quindici anni ad

imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane ai sensi degli articoli 143 e 144 del Codice della navigazione, per concorrere alla spesa di lavori iniziati dopo il 30 giugno 1961, relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili idonee alla navigazione marittima e alle navi adibite alla pesca oceanica.

Ai finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, sono estese, in quanto applicabili, le norme contenute negli articoli 6, 9 (secondo comma), 10, 11 del decreto legislativo luogotenenziale 1º novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

P R E S I D E N T E . I senatori Solari, Alberti, Barbareschi, Bardellini, Bonafini, Macaggi e Caleffi hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere alla fine del primo comma le parole: « commessi a cantieri nazionali ».

Il senatore Solari ha facoltà di illustrarlo.

S O L A R I . Vorrei aggiungere soltanto poche considerazioni a quanto ho già detto a questo proposito nel mio intervento in sede di discussione generale.

Mi richiamo ancora all'articolo 92 del Trattato di Roma, il quale dice che non si possono considerare compatibili con il Mercato comune gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività e in particolare gli aiuti al credito marittimo. D'altra parte, anche il richiamo da lei fatto, onorevole Ministro, all'articolo 93 non è pertinente.

Malgrado le sue buone intenzioni, onorevole Ministro — di cui le do atto — e cioè l'impegno personale di dare tutte le commesse ai cantieri italiani, noi non siamo tranquilli in quanto non sappiamo se ella resterà sempre a quel posto. Le vicende dei Governi sono quelle che sono, e quindi un impegno di carattere personale non è sufficiente per noi. Dichiaro pertanto, a nome del Gruppo socialista, che mentre eravamo prima disposti a dare il nostro voto favorevole a questo disegno di legge, ora, di fronte alla persistente resistenza del Governo al nostro emendamento, noi ci asterremo.

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.* Senatore Solari, lei è una persona così garbata e così ragionevole, oltre che intelligente... (*Commenti e interruzioni dalla sinistra*). Abbiate pazienza! E' mai possibile che facciate sempre dell'ironia? Io vi ho ascoltato con la massima deferenza e vorrei che anche voi faceste altrettanto!

Ritiene lei, senatore Solari, che se noi avessimo potuto, attraverso il Ministero degli esteri, sostenere la tesi che lei sostiene ci avremmo rinunciato? Se dunque in sede di C.E.E. non abbiamo potuto assolutamente ottenere niente di più e di meglio di quello che è consacrato nel Trattato non c'è da fare altro oggi. Posso assicurare che i nostri valorosi rappresentanti del Ministero degli esteri e del Ministero della marina mercantile alla C.E.E. hanno sostenuto validamente le nostre ragioni senza poter conseguire di più di quello che concordemente è stato stabilito. Quindi ogni discussione in merito a nulla giova. Possiamo fare disquisizioni per conto nostro, ma esse non hanno alcun valore.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sullo emendamento in esame.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore.* Abbiamo già espresso il nostro parere, contrario all'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Solari ed altri, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Sempre sull'articolo 5 è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Zucca, Cervellati, Sacchetti e Valenzi. Se ne dia lettura.

C E M M I , *Segretario* :

« Dopo l'ultimo comma, aggiungere il seguente :

” Il 50 per cento dei finanziamenti concessi dalla presente legge è destinato alla costruzione di navi di proprietà delle quattro Società di preminente interesse nazionale ” ».

S A C C H E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A C C H E T T I . Ferme restando le critiche generali fatte al provvedimento dai colleghi della mia parte politica in sede di discussione generale, si mette con questo emendamento alla prova una parte importante della politica del nostro Ministero della marina mercantile. E non si risponda che il 50 per cento dei finanziamenti concessi dalla presente legge, destinati alle nuove costruzioni di navi delle quattro Società di preminente interesse nazionale, non potrebbero, teoricamente, essere utilizzati perchè le Società di preminente interesse nazionale hanno un loro programma già prestabilito. Questa tesi non la si può accettare, poichè il programma delle Società di preminente interesse nazionale deve essere adeguato alla politica che decide il Parlamento.

Una delle più importanti questioni politiche che sta davanti ad entrambi i rami del Parlamento, è quella per cui le Partecipazioni statali e la Finmare, con le sue quattro Società, debbono aumentare notevolmente l'incidenza della flotta sui traffici, onde avere la possibilità di un maggior intervento democratico.

Il nostro emendamento, dunque, vi mette alla prova, ma ciò non vuol dire che si vuole escludere una percentuale di intervento dei finanziamenti all'iniziativa privata, a proposito della quale vedremo tra poco le condizioni in cui opera.

Ora, se questo è uno dei mali che tutti noi riconosciamo, che cioè le partecipazioni statali hanno indebolito la loro capacità di intervento e anche di mobilitazione nel settore, approvando il nostro emendamento in questa occasione — giacchè la legge ha

un'importanza notevole, come si è detto — noi riaffermeremo un orientamento politico generale che farebbe onore al Parlamento e obbligheremo la Finmare ad adeguare i propri programmi agli orientamenti che stabilisce il Parlamento.

Ecco perchè abbiamo presentato l'emendamento in questione: esso corrisponde ad alcune delle nostre tesi generali e, dirò di più, anche a sollecitazioni che sono venute da colleghi, e qui e altrove, nonchè da esponenti della Democrazia Cristiana, che rivendicano un maggiore intervento delle società a partecipazione statale nel settore della marina mercantile.

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*. Il parere della Commissione è contrario. È stato dimenticato quello che ho già detto: e cioè in questi 15 anni proprio del 50 per cento dell'importo dei finanziamenti hanno spontaneamente usufruito le Compagnie di preminente interesse nazionale. La cifra è precisa: 202 miliardi hanno costituito i finanziamenti e 96 sono stati utilizzati dalle Società di preminente interesse nazionale. Tutto ciò indipendentemente, poi, dal fatto che, se domani la politica di queste Società fosse tale, per mille ragioni, da dover limitare la loro attività, rimarrebbe una parte dei contributi che potrebbe restare inutilizzata. Quindi la Commissione ne è contraria.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, la ragione per la quale non posso aderire all'emendamento è stata già enunciata dallo stesso senatore Zucca. Se noi dovessimo impegnare il 50 per cento di questi contributi per le Società di preminente interesse nazionale, e se queste Società non potessero costruire nuove navi, noi immobilizzeremo quelle somme, togliendole naturalmente a quanti hanno la volontà di dare il massimo impulso all'armamento italiano.

Voce dalla sinistra. Le società possono essere obbligate ad usufruire di queste somme!

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

(Non è approvato).

Sempre sull'articolo 5 è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Angelini Armando, Battaglia, Corbellini, Focaccia, Moneti e Vallauri. Se ne dia lettura.

CEMMI, Segretario:

«Dopo il primo comma inserire il seguente:

”I tassi massimi da applicarsi ai finanziamenti stessi saranno fissati annualmente di concerto dai Ministri del tesoro e della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio”».

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

ANGELINI ARMANDO, relatore. L'ho già illustrato nel corso del mio intervento.

PRESIDENTE. Invito il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Sono d'accordo senz'altro.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dai senatori Angelini Armando, Battaglia ed altri. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, volevo far rilevare che nell'articolo 5 la dizione formulata dalla Commissione parla di « finanziamenti di cui all'articolo 1 della presente legge ». Ora, l'articolo 1 non parla di finanziamenti; bisogna dunque dire: « I finanziamenti di cui alla presente legge ».

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso sull'emendamento proposto dal Governo.

ANGELINI ARMANDO, relatore. La Commissione è d'accordo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Sono favorevole, signor Presidente, ad accogliere l'emendamento che ammette al finanziamento i lavori iniziati dopo il 30 giugno 1961, anzichè dopo la data di entrata in vigore della presente legge, e non ho bisogno di dire le ragioni. Avendo noi ritardato di parecchio nell'approvazione del disegno di legge, abbiamo interesse a non perdere i finanziamenti che dovevano decorrere dal 1° luglio del corrente anno. Non credo, però, sia necessario far riferimento alle « navi adibite alla pesca oceanica », in quanto esse sono comprese nell'ampia dizione delle navi mercantili: e ciò tanto più che se ne parla specificamente all'articolo 9.

Siccome vi sono altre navi le quali dovranno o potranno anche godere dello stesso beneficio, o dobbiamo fare una enumerazione di tutte le navi o ci dobbiamo limitare a dire esplicitamente: « navi idonee al-

la navigazione marittima ». Quest'ultima dizione sembra a me più opportuna.

PRESIDENTE. La Commissione è d'accordo?

ANGELINI ARMANDO, relatore. Se ne parla all'articolo 9; è lo stesso.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento proposto dall'onorevole Ministro tendente a sopprimere alla fine dell'articolo 5 le parole: « e alle navi adibite alla pesca oceanica ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ora ai voti l'articolo 5 nel suo complesso nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Si dia lettura dell'articolo 6 .

C E M M I , Segretario:

Art. 6.

(Ammontare dei finanziamenti e garanzie)

L'importo dei finanziamenti di cui all'articolo 5 non può eccedere il cinquanta per cento del prezzo dei relativi lavori determinato dal Ministro della marina mercantile. Tale limite può essere elevato fino al sessanta per cento nel caso di navi prevalentemente addette al trasporto passeggeri, di stazza lorda non inferiore a 20.000 tonnellate e di navi adibite alla pesca oceanica.

L'Istituto finanziatore determina le garanzie dei finanziamenti.

Nel caso di costituzione di ipoteca si applica la procedura stabilita dagli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

I finanziamenti possono essere garantiti con privilegio speciale sui macchinari e sulle altre attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave. Il privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi ed

è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti dai privilegi e ipoteche preesistenti all'annotazione di cui al successivo comma, i quali conservano la loro priorità rispetto al privilegio anzidetto e ad eccezione altresì del privilegio per spese di giustizia.

A richiesta dell'Istituto finanziatore il privilegio è annotato senza spese nel Registro di cui all'articolo 1524 del Codice civile presso il tribunale competente, in relazione alla località nella quale si trovano i macchinari e le attrezzature o dove ha sede il cantiere presso il quale sono eseguiti i lavori. Di esso viene dato avviso mediante inserzione nel Foglio annunci legali della Provincia.

PRESIDENTE. I senatori Sacchetti, Ruggeri e Gombi hanno presentato un emendamento tendente a inserire dopo le parole: « determinato dal Ministro della marina mercantile », le altre: « sentito il Consiglio superiore della marina mercantile ».

Il senatore Sacchetti ha facoltà di svolgerlo.

SACCHETTI. L'emendamento è in sé chiaro. A noi sembra giusto che, nella determinazione dell'importo dei finanziamenti, il Ministro della marina mercantile sia affiancato da un organo, che noi proponiamo sia il Consiglio superiore della marina mercantile, il quale tenga conto non soltanto della consistenza finanziaria di colui che chiede il credito, ma dia anche una valutazione più generale dell'utilità e dell'importanza delle costruende navi. Può darsi che l'onorevole Ministro risponda che sempre ci si può riferire ad un organo tecnico del suo Ministero per averne il parere. Ma rendere tale parere obbligatorio è secondo noi opportuno. Pertanto crediamo che l'emendamento possa essere accettato dal Ministro.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il proprio avviso sull'emendamento in esame.

ANGELINI ARMANDO, relatore. La Commissione si rimette all'onorevole Ministro.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Non posso accogliere l'emendamento, per tre ragioni.

Innanzitutto per una ragione di carattere istituzionale: i fini del Consiglio superiore della marina mercantile sono precisati da una legge e questo nuovo compito esula nel modo più assoluto dalla sua competenza.

In secondo luogo, il Consiglio superiore della marina mercantile si riunisce poche volte all'anno. Se io dovessi attendere per ogni pratica il parere del Consiglio superiore, dovrei paralizzare l'attività del mio Ministero.

Terza osservazione: il Consiglio superiore della marina mercantile è composto di 30 persone. Se in poche persone non riusciamo a metterci d'accordo sulle cose essenziali, immaginiamoci cosa potrebbe verificarsi nel Consiglio superiore, se il Ministero dovesse affidargli questo nuovo compito di esprimere parere su ogni singola pratica. Pertanto sono contrario.

P R E S I D E N T E . Senatore Sacchetti, insiste nell'emendamento?

S A C C H E T T I . Insistiamo perchè non riteniamo valide le obiezioni dell'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dai senatori Sacchetti ed altri. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

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*. Propongo di sostituire, alla fine del primo comma, alle parole « navi adibite alla pesca oceanica » le altre « navi da pesca oceanica ».

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. Accetto la modificazione.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento sostitutivo proposto dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 6, nel suo complesso, nel testo modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 7. Se ne dia lettura.

C E M M I , *Segretario*:

Art. 7.

(Contributo di interesse)

Per i finanziamenti concessi ai sensi della presente legge, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione alla impresa medesima — per l'intera durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3,50 per cento annuo.

Il suddetto contributo è accordato con decreto del Ministro della marina mercantile, previo parere favorevole del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, all'uopo integrato con due membri effettivi designati dal Ministro della marina mercantile.

Il contributo medesimo è pagato, durante il periodo di ammortamento, salvo quanto disposto dal successivo articolo 8, per il tramite dell'Istituto finanziatore, alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun finanziamento e in misura costante pari alla differenza tra la rata dovuta dall'impresa all'istituto finanziatore in base al tasso contrattualmente stabilito e quella che risulterebbe deducendo dal detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi. Durante il periodo di somministrazione del finanziamento, tale contributo è calcolato invece, con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione.

Il pagamento di cui al precedente comma non può comunque essere effettuato prima del completamento dei relativi lavori.

In nessun caso il predetto contributo è cumulabile con analoghi contributi corrisposti dallo Stato o da altri enti a norma di leggi e regolamenti speciali, anche di carattere regionale. Ove la concessione dei contributi previsti dalle dette leggi e regolamenti speciali sia subordinata alla esecuzione dei lavori in cantieri di una parte determinata del territorio nazionale, ai lavori stessi non si applicano le disposizioni della legge 17 luglio 1954, n. 522, e successive modifiche.

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Sacchetti, Bertoli, Gombi e Zucca. Se ne dia lettura.

C E M M I , Segretario :

« *Alla fine del primo comma, aggiungere il periodo seguente :*

” Al finanziamento concesso per la costruzione di navi da 500 tonnellate di stazza lorda, lo Stato concorre nel pagamento degli interessi nella misura del 4,50 per cento ” ».

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

S A C C H E T T I . Praticamente debbo fare le stesse argomentazioni di carattere generale che sono già state svolte ieri in occasione della discussione della legge per la demolizione delle navi vetuste. Ora si vuole sottolineare l'importanza — di valore politico come orientamento generale — sulla necessità di aiutare particolarmente il piccolo naviglio, collegato anche alla situazione abbastanza drammatica dei piccoli cantieri (viene a mente a me la situazione dei piccoli cantieri di Venezia e di Massa Carrara).

Non vi è dubbio che la costruzione della grande nave va al grande cantiere. La nave di piccolo cabotaggio può essere destinata al piccolo cantiere, come stimolo alla pro-

duzione e quindi deve avere una considerazione particolare in sede di finanziamenti. Noi non condividiamo la tesi del relatore, sostenuta ieri in quest'Aula, secondo la quale il piccolo tonnello abbia esaurito il suo compito e pertanto è destinato a spegnersi lentamente. Ora c'è una parte dei traffici marittimi, specialmente quelli attorno alle nostre coste e nel Mediterraneo, che continueranno ad essere serviti da navi di modesto tonnello.

Per queste ragioni riteniamo che sia giusto fare un trattamento particolare anche come stimolo alle costruzioni.

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. La Commissione non è favorevole. Tra le altre cose la Commissione ha avuto notizia che la Commissione finanze e tesoro si è pronunciata contro, perchè, a norma dell'articolo 81, non vi è copertura. Quindi siamo in una situazione per cui è inutile continuare a discutere ulteriormente. (*Commenti e interruzioni dalla sinistra*).

S A C C H E T T I . E nell'ambito dei finanziamenti di questa legge?

D E L U C A L U C A . La legge è finanziata o no?

A N G E L I N I A R M A N D O , relatore. Nei limiti di tonnello stabiliti.

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. Onorevole Presidente, potrei senz'altro dire che aderisco a quanto detto dall'onorevole relatore perchè — se si dovesse accogliere l'emendamento — mancherebbe comunque lo stanziamento relativo. Mi permetto, però, far rilevare una grave contraddizione nella quale cadono i nostri colleghi

dell'estrema sinistra. Sia ieri l'onorevole Bertoli sia oggi l'onorevole Ruggeri hanno affermato come il contributo del 3,50 per cento è eccessivo ed hanno fatto la critica la più aspra al Ministro della marina mercantile di volere concedere un contributo che va al di là del desiderio degli stessi armatori. Venire oggi con questo emendamento a chiedere il 4,50 per cento tra le altre cose significa mettersi in contrasto con se stessi. *(Vivaci interruzioni dalla sinistra).*

RUGGERI. Non è esatto quanto ha affermato il Ministro. Io ho detto che il 3,50 per cento probabilmente era superiore alla richiesta dei grandi gruppi armatoriali.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. Probabilmente.

RUGGERI. Ma dei grandi gruppi armatoriali.

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

(Non è approvato).

Sull'articolo 7 è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Sacchetti, Valenzi, Zucca, Gombi, Cervellati e Gaiani. Se ne dia lettura.

C E M M I, *Segretario*:

« Al secondo comma, sostituire le parole:

" all'uopo integrato con due membri effettivi designati dal Ministro della marina mercantile " con le altre: " all'uopo integrato con tre senatori e tre deputati, rispettivamente designati dai Presidenti delle due Assemblee " ».

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

SACCHETTI. Mi sembra ovvio dire che noi manteniamo tutte le critiche gene-

rali che abbiamo fatto alla legge, e la presentazione degli emendamenti lo dimostra. E' nostro compito cercare di rendere meno pesante, direi meno burocratica, l'applicazione di questa legge.

A nostro parere, le osservazioni fatte anche in occasione del precedente emendamento dall'onorevole Ministro non hanno validità neppure per quanto concerne il secondo comma dell'articolo.

Quali sono le ragioni che ci hanno indotto a presentare l'emendamento? Qui si tratta di una scelta relativa alla concessione del contributo. Tale scelta è lasciata al Ministro e ad un organo tecnico; il minimo che possiamo fare noi, non intacchiamo certo il concetto della divisione dei poteri, è di introdurre nel Comitato che deve scegliere — e la scelta deve essere fatta per quel che riguarda l'armatore o la società che chiede il contributo nonchè le condizioni da farsi anche in relazione allo scopo cui serve la nave — sei parlamentari chiamati a dire il loro parere; è il minimo di garanzie democratiche che si possono dare.

A noi pare che questo intervento del Parlamento sia un elemento di maggiore controllo. Non basta dire che ogni anno c'è il bilancio e quindi si può chiedere al Ministro una relazione su come vengono utilizzati i finanziamenti. Sulla relazione si può esercitare la critica ma normalmente la discussione avviene in ritardo, quando già sono stati impegnati i contributi statali.

Ritengo pertanto che l'emendamento possa essere accolto, per la collaborazione parlamentare che esso comporta in questo particolare settore, in sede esecutiva.

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

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. La Commissione è contraria all'emendamento e fa osservare che già le garanzie esistono laddove è detto che il Ministro sente il parere del Comitato di cui all'articolo 3, cioè di un Comitato tecnico.

È chiaro che il dare questi contributi non comporta soltanto un problema di an-

tipatie o di simpatie, di influenti gruppi politici, o altro; c'è di mezzo tutto un esame tecnico che si riferisce al tipo della nave, alla necessità di integrare un determinato settore, eccetera. Sono tutte questioni di carattere squisitamente, come ho detto, tecnico e di competenza specifica del Ministro della marina mercantile il quale, della sua opera, risponde non già a tre senatori e a tre deputati, ma a tutto il Parlamento.

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

JERVOLINO, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi spiace di non poter accogliere questo emendamento, ma esso complicherebbe talmente le cose che dovremmo addirittura ritardare notevolmente l'adempimento dei nostri doveri: e ciò senza dire che la competenza in materia è del potere esecutivo.

Come ha ricordato il senatore Angelini, il Parlamento ha sempre la facoltà di controllare ed anche di censurare l'opera del Ministro, se questa opera è meritevole di censura, attraverso interrogazioni, interpellanze e financo mozioni. Mi pare quindi perfettamente inutile complicare maggiormente la procedura quando siamo tutti d'accordo che vi è un controllo tecnico quanto mai efficace e sufficiente a disciplinare la materia.

GAVA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAVA. Il Gruppo della Democrazia cristiana è contrario all'emendamento proposto, non soltanto per le ragioni evidenti esposte dal relatore e dal Ministro, ma anche per un'altra ragione fondamentale.

Il senatore Sacchetti, riprendendo una tesi già svolta dal senatore Terracini a proposito della legge sul Movimento sociale italiano, ha detto che il suo Gruppo propone questo emendamento perchè è contrario al

principio della separazione, come si dice, dei poteri.

Noi siamo viceversa favorevoli e difensori di questo principio che del resto risponde allo spirito della nostra Costituzione, e perciò voteremo contro l'emendamento.

TERRACINI. Faccio presente che non ho fatto mai l'osservazione che l'onorevole Gava mi attribuisce: io ho fatto una disquisizione teorica sulla divisione dei poteri.

SACCHETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHETTI. Di fronte alle affermazioni del senatore Gava, debbo una precisazione al Senato. Non abbiamo inteso, con questo emendamento, mettere in discussione la separazione dei poteri e pertanto non accettiamo questa critica, anche se prevedo potesse essere sollevata, perchè qui siamo soltanto in materia di consultazione; e quindi l'accettazione della nostra proposta non infirma per nulla il criterio generale della divisione dei poteri.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo proposto dai senatori Sacchetti ed altri, emendamento non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Il senatore Battaglia ha presentato un emendamento, all'ultimo comma, tendente a sopprimere il primo periodo. Ha presentato inoltre, sempre all'ultimo comma, un altro emendamento tendente a sopprimere il secondo periodo.

Senatore Battaglia, insiste su questi emendamenti?

BATTAGLIA. Onorevole Presidente, la prego di concedermi di svolgere anche l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Florena, da me e da altri senatori.

P R E S I D E N T E . Si dia allora lettura dell'emendamento presentato dai senatori Florena, Battaglia, Messeri, Angelini Armando, Corbellini, Vaccaro, Restagno, Monni, De Luca Angelo, Focaccia, Piola, Di Rocco, Molinari e Caristia.

C E M M I , Segretario :

« Aggiungere all'ultimo comma dell'articolo 7, in fine, le parole:

" per commesse successive al 30 giugno 1962 " ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Battaglia ha facoltà di illustrare i tre emendamenti.

B A T T A G L I A . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, mi sia concesso portare la mia parola sugli emendamenti che ho presentato e sull'altro emendamento, che riguarda la stessa materia, firmato dal senatore Florena, da me stesso e da altri colleghi.

Cosa riguardano questi emendamenti? Riguardano una legge regionale. Infatti la Regione siciliana, allo scopo di agevolare l'industria armatoriale e cantieristica isolana, ha emesso la legge 20 gennaio 1961, n. 7, con la quale sono stati concessi contributi nel pagamento degli interessi su mutui contratti dalle società armatoriali, si badi, siciliane per la costruzione di nuove navi presso cantieri siciliani.

Circa l'entità di detti contributi, l'articolo 2 così recita: « I contributi sono corrisposti per un periodo superiore a dieci anni e in misura non eccedente il 2 per cento del capitale mutuato ».

Aggiunge ancora il capoverso dell'articolo 2 che « per i mutui relativi alle costruzioni di navi che saranno commesse entro il 30 giugno 1962 e che saranno varate entro il 30 giugno 1964, l'intero onere degli interessi, dedotto l'ammontare dell'eventuale contributo a carico dello Stato, è assunto a carico della Regione per i primi cinque anni ».

La regione siciliana, quando pose allo studio la legge di cui ho letto l'articolo 2, era a conoscenza che c'era in gestazione, presso

il Governo centrale, il disegno di legge di cui in atto ci stiamo occupando ed avrebbe voluto attendere che questo disegno di legge potesse essere licenziato dalle due Camere per dare poi altre determinate provvidenze, al fine di agevolare l'industria armatoriale e cantieristica siciliana.

Sapete però che questo disegno di legge ha avuto un *iter* piuttosto travagliato, e piuttosto lungo. Ecco perchè, di fronte al dilagare di quella disoccupazione che purtroppo costituisce la piaga della mia Sicilia e soprattutto della Sicilia occidentale dove, a Palermo, ha sede l'unico cantiere di una certa importanza, è venuta fuori la legge di cui vi ho letto l'articolo 2.

Oggi che cosa si vorrebbe fare con l'ultimo comma dell'articolo 7? Si vorrebbe neutralizzare la portata della legge siciliana con (non vorrei dire lo specioso pretesto) ma con la giustificazione che essa sarebbe in contrasto con l'articolo 92 del Trattato di Roma, onde si potrebbe andare incontro alle procedure previste nell'articolo 93 dello stesso Trattato.

Ho qui il testo del Trattato di Roma, onorevoli colleghi, che è stato citato da altri oratori che mi hanno preceduto, e vorrei anch'io dire qualcosa al riguardo.

Che cosa dice l'articolo 92? Dice: « Salvo deroga contemplata dal presente Trattato, sono incompatibili con il Mercato comune, nella misura in cui incidono sugli scambi tra gli Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali sotto qualsiasi forma, che favorendo talune imprese o talune produzioni falsino o minaccino di falsare la concorrenza ».

Però aggiunge ancora lo stesso articolo alla lettera a) del terzo comma: « Possono considerarsi compatibili con il Mercato comune gli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle Regioni ove il tenore di vita sia anormalmente basso oppure si abbia una grave forma di disoccupazione ».

Io faccio parte dell'Assemblea europea e per la verità sono sorpreso che i membri della C.E.E. abbiano potuto pretendere qualcosa che potesse servire a neutralizzare l'articolo 2 della legge regionale siciliana

dato che nell'Assemblea parlamentare di Strasburgo si è sempre ascoltato un coro di voci levate a sostenere la necessità di pensare alle zone depresse, di attuare una certa politica regionale in funzione della quale l'articolo 1 del Trattato del Mercato comune possa avere veramente quella concretezza cui tutto il Parlamento europeo ha aspirato ed aspira.

Mi sia ancora concessa un'osservazione, onorevole Ministro. Non vi è dubbio che i funzionari del Ministero degli esteri e del Ministero della marina mercantile che si sono recati a Bruxelles per sostenere il nostro punto di vista abbiano fatto per intero il proprio dovere, ma io per l'avvenire vorrei raccomandare al Governo di non mandare a certe riunioni internazionali soltanto dei burocrati, essendo necessario che vadano a sostenere gli interessi del nostro Paese degli uomini politici che conoscono l'essenza dei Trattati e che possono eventualmente scendere in contraddittorio con il Presidente Hallstein, o chi per lui, circa il contenuto dei Trattati stessi.

Vorrei domandare per esempio — e lo farò martedì prossimo quando mi recherò a Strasburgo — quale applicazione merita la lettera a) del paragrafo 3 dell'articolo 92.

Per quanto riguarda poi la paralisi cui ella, onorevole Ministro, ha accennato, vorrei dire una sola parola. Lei ha richiamato il paragrafo 3 dell'articolo 93, ma nel paragrafo 2 è detto che, nell'ipotesi in cui venisse mossa una qualsiasi eccezione da parte della Commissione della C.E.E. si può far ricorso al Consiglio dei ministri, e in tal caso la procedura della C.E.E. si fermerebbe, perchè prima dovrebbe pronunciarsi, per quanto riguarda la compatibilità o meno, alla stregua del paragrafo 3 dell'art. 92, il Consiglio dei ministri, in seno al quale ci sarà il nostro Ministro, che sarà quell'uomo politico che farà funzionare, nella sua essenza, la vera portata della lettera a) del detto paragrafo.

Non abbiamo, quindi, alcuna preoccupazione. La Sicilia è nelle condizioni in cui si trova; il cantiere di Palermo, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, forte sino a pochi anni addietro (cioè fino a quando la sen-

sibilità dell'allora ministro Angelini dette la possibilità di costruire due navi), di ben 5 mila operai, oggi ne ha appena 2 mila e ci sono 3 mila famiglie che languono nella miseria. Maggior disagio, non sottoccupazione ma disoccupazione, non ci potrebbe essere.

Ecco perchè invoco che l'emendamento a firma del senatore Florena, sul quale ripiego, possa essere accolto. In fondo, onorevole Presidente, l'emendamento Florena è uguale al mio secondo emendamento, perchè quando chiedevo la soppressione del secondo periodo dell'ultimo comma dell'articolo 7 altro non chiedevo, sia pure in forma diversa, se non quello che si chiede dal collega Florena. Ed è per questo che aderisco, ripeto, a questo emendamento, perchè nella sostanza rimane fermo quanto avevo chiesto io precedentemente.

Così stando le cose, signor Presidente, ritiro il mio primo emendamento, per eliminare quelle che sono le preoccupazioni del Ministro e per far sì che il tutto si possa ridurre ad una specie di norma transitoria la quale, onorevoli colleghi, avrebbe soltanto 6 mesi di vita, e niente di più, e ciò nel sano tentativo di eliminare quella che non va definita « sottoccupazione », ma disoccupazione della Sicilia. Ritiro anche il mio secondo emendamento e aderisco a quello presentato dal senatore Florena, firmato anche da me, perchè, come ho detto, nella sostanza essi sono perfettamente uguali.

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.* Il relatore è d'accordo per le ragioni già esposte all'inizio, svolgendo la relazione. Anche la Commissione è d'accordo e l'emendamento è firmato, oltre che da me, da altri colleghi della Commissione.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, pur rendendomi conto delle giuste, umane e sociali considerazioni esposte dal senatore Battaglia, non posso per quanto ho detto prece-

dentemente, accogliere l'emendamento in esame. Se ciò facessi verrei meno al mio dovere di fedeltà al Trattato, che è stato accettato dal Parlamento e che, naturalmente, deve essere senz'altro osservato da tutti e specialmente dal Governo. Se il Senato sarà di diverso avviso, ovviamente non potrò che registrare la volontà del Senato e comunicarla — a mezzo del Ministero degli esteri — alla competente Commissione della C.E.E.

P R E S I D E N T E. Metto allora ai voti l'emendamento presentato dai senatori Florena, Battaglia ed altri, tendente ad aggiungere alla fine dell'ultimo comma dell'articolo 7 le parole: « per commesse successive al 30 giugno 1962 ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 7 nel suo complesso, nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(E' approvato)

Passiamo all'articolo 8. Se ne dia lettura.

C E M M I, Segretario.

Art 8

(Condizioni per il mantenimento del contributo di interesse)

Le navi di nuova costruzione per le quali sia stato assunto dal Ministero della marina mercantile l'onere della corresponsione del contributo di interesse ai sensi dell'articolo 7, devono essere iscritte nei registri previsti dall'articolo 146 del Codice della navigazione nel termine stabilito dal Ministro della marina mercantile. Tale termine può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile nel caso di ritardi non imputabili agli interessati.

Durante il periodo di ammortamento dei finanziamenti concessi per i lavori di cui al precedente articolo 5, le navi non possono essere vendute a persone, enti o società non

aventi i requisiti per essere proprietari di navi italiane, non possono essere in qualsiasi altro modo trasferite alla bandiera estera e devono essere iscritte nella più alta classe del Registro Italiano Navale.

Qualora non siano osservate le condizioni previste dai commi precedenti ha luogo la decadenza dalla corresponsione del contributo di interesse con decorrenza:

a) dalla data d'inizio del pagamento del contributo stesso per le navi di nuova costruzione che non siano iscritte nei registri nel termine previsto dal primo comma,

b) dalla data della perdita dei requisiti di nazionalità nella ipotesi di cui al secondo comma.

In caso di perdita o totale abbandono della nave, accettato dagli assicuratori, per naufragio o altro evento, la corresponsione del contributo cessa dalla data di effettiva liquidazione della relativa indennità di assicurazione, con il termine massimo di due anni dal giorno del sinistro.

Il Ministro della marina mercantile può disporre, con proprio decreto, la decadenza dall'ulteriore pagamento del contributo di interesse, nel caso in cui le navi, nel periodo di corresponsione del contributo, cessino di essere iscritte, salvo casi di forza maggiore, nella più alta classe del Registro Italiano Navale.

In caso di estinzione anticipata volontaria del mutuo ovvero di fallimento dell'impresa mutuataria, l'erogazione del contributo di interesse cessa rispettivamente a partire dalla data di estinzione e dalla data del riparto finale dell'attivo.

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. Per ragioni di giustizia propongo una piccola modifica al quarto comma: la congiunzione « o » va messa dopo la parola « totale », sicché il testo dovrebbe risultare così: « In caso di perdita totale o abbandono della nave ». Il motivo è chiaro.

511ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RES. STENOGRAFICO

13 DICEMBRE 1961

P R E S I D E N T E . La Commissione è d'accordo?

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

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento testè proposto dall'onorevole Ministro. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*)

Metto ai voti l'articolo 8, nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*).

Passiamo all'articolo 8-bis. Se ne dia lettura.

C E M M I , *Segretario*.

Art 8-bis.

(*Facilitazioni fiscali*)

Gli atti relativi al pagamento dilazionato di parte del prezzo della costruzione o della trasformazione o dell'ammodernamento della nave, che i cantieri navali, ad integrazione dei finanziamenti di cui all'articolo 1 della presente legge, concedessero agli armatori, nonchè le conseguenti iscrizioni di garanzie e privilegi e le successive cancellazioni, sono sottoposti al pagamento della tassa fissa di lire 200 e vanno esenti dall'imposta di ricchezza mobile gli interessi corrispondenti.

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*. Propongo che, ove è detto: « di cui all'articolo 1 della presente legge », si dica « di cui alla presente legge ».

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento proposto dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*).

Metto ai voti l'articolo 8-bis nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*E' approvato*).

Passiamo all'articolo 9. Se ne dia lettura.

C E M M I , *Segretario*.

Art. 9.

(*Limiti di applicazione del credito navale*)

Le disposizioni della presente legge sono applicabili alle navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e liquido, idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale, nonchè ai rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa e alle navi da pesca oceanica.

Sono comunque escluse:

a) le navi idonee esclusivamente a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade,

b) le navi idonee esclusivamente alla navigazione fluviale, lacuale e lagunare,

c) le navi da diporto e quelle costruite per conto di amministrazioni dello Stato o a esso appartenenti.

P R E S I D E N T E . I senatori Gombi, Zucca, Sacchetti e Valenzi hanno presentato un emendamento al primo comma, tendente ad aggiungere, in fine, le parole: « costruite, riparate o trasformate nei cantieri nazionali ». Tale emendamento è precluso dalle precedenti votazioni.

G O M B I . Perchè è precluso?

P R E S I D E N T E . Perchè è stato respinto l'emendamento del senatore Solari ed altri, all'articolo 5, che si riferisce ai cantieri nazionali.

G O M B I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G O M B I . Signor Ministro, respingendo l'emendamento Solari all'articolo 5, lei ha

fatto riferimento all'articolo 93, il quale al titolo III, ultimo capoverso, parlando di ciò che la Commissione apposita della C.E.E. deve fare nel caso di incompatibilità, recita: « Se ritiene che un progetto non sia compatibile con il Mercato comune a norma dell'articolo 92, la Commissione inizia senza indugio la procedura prevista dal paragrafo precedente », cioè la procedura di interruzione del provvedimento.

Tutte le argomentazioni, che ha portato qui qualche minuto fa il senatore Battaglia, che mi dispiace se ne sia andato, sono una riprova della giustezza della nostra posizione, e mi stupisce che mi interrompesse, mentre io sostenevo le medesime cose. L'unica differenza è che egli ha invocato l'applicazione della lettera a) dell'articolo 92, da me richiamata in subordinata, mentre io invocavo l'applicazione della lettera c) del medesimo articolo.

Aggiungo che, trattandosi della legge numero 1618, ieri io ho osservato che non tutte le situazioni cantieristiche erano simili a quelle di Genova, ma che in Italia di cantieri ubicati in zone depresse ne abbiamo a iosa, da Taranto, alla Sicilia, a Napoli e c'era quindi dovizia di argomenti per sostenere ed invocare l'eccezione di compatibilità prevista appunto da quella lettera a) chiosata qui dall'onorevole Battaglia.

Ora se sono valide quelle argomentazioni — e tanto lo sono che il Senato ha approvato quanto ha richiesto l'onorevole Battaglia, noi compresi — io non capisco perchè non si possa invocare, come noi facciamo, l'applicazione della lettera c) dello stesso articolo 92 che consente per l'appunto di ritenere lecite e compatibili con il trattato del M.E.C. le rivendicazioni sostenute dall'onorevole Battaglia, non solo per i cantieri esistenti nelle zone depresse, ma anche per tutti quelli esistenti sul territorio nazionale.

L'onorevole Ministro, polemizzando con il collega Solari, ha osservato: « mi faccia credito che i tecnici del nostro Ministero e del Ministero degli esteri, se avessero avuto un qualsiasi pertugio entro il quale infilarsi per poter adottare questa disposizione, lo avrebbero fatto ». Bene, onorevole Ministro, i tecnici del suo Ministero e del Ministero degli esteri saranno ottimi e non lo discuto. Ma

nell'articolo 93 si parla di adire la Commissione per provvedimenti da adottare o già adottati. Ed io chiedo innanzitutto si è seguita questa procedura e si è ottenuto un rifiuto? Vorremmo saperlo, vorremmo che fosse specificato e cognito per noi, perchè, vivaddio, noi siamo il Parlamento della Repubblica! Che lei ci informi che i suoi tecnici non hanno aperto una breccia in questa direzione, può essere un argomento, ma vogliamo conoscere la disposizione, il giorno, chi l'ha adottata e perchè. E poi vogliamo sindacare. Se anche i tecnici, cui ella si riferiva, sono così abili, non per questo noi diventiamo dei *minus habentes*. Noi legislatori possiamo interloquire in materia, noi interpretiamo l'applicazione dei trattati già votati e quindi possiamo giudicare non soltanto in riferimento all'argomento odierno, ma anche in riferimento alla giusta attuazione del trattato a suo tempo votato.

Per tutti questi motivi ritengo che sarebbe ancora possibile, se è vero che bisogna mettere alla prova la buona volontà del Governo e della maggioranza e per non contraddire alla decisione che abbiamo preso sull'emendamento Fiorenza fatto proprio dall'onorevole Battaglia con le argomentazioni che ho testè ricordato, accettare il nostro emendamento che mira veramente, senza demagogia, a garantire alle popolazioni lavoratrici di questi cantieri e in particolare a quella delle zone depresse la possibilità di lavorare adesso ed in futuro.

P R E S I D E N T E Senatore Gombi, il Senato ha respinto l'emendamento Solari e quindi anche il concetto cui si ispira il suo emendamento all'articolo 9. Quindi penso che questa sua proposta di emendamento non possa assolutamente essere messa in votazione perchè preclusa.

G O M B I. Signor Presidente, lei mi ha dato la parola e quindi...

P R E S I D E N T E Per spiegare perchè la modifica non era preclusa, ma lei non mi ha persuaso. L'emendamento è precluso.

G O M B I Contro la forza...

P R E S I D E N T E . No, senatore Gombi, non deve dire così. Il Senato, in piena libertà ha respinto l'emendamento del senatore Solari. Non c'è dubbio che qui si ripete lo stesso concetto quasi con le stesse parole.

Metto pertanto ai voti l'articolo 9. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 10. Se ne dia lettura.

R U S S O , *Segretario.*

Art. 10.

(*Stanziamenti*)

Per la concessione del contributo relativo ai finanziamenti di cui all'articolo 5 per lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili e di navi da pesca oceanica, è autorizzato l'impegno di lire 500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1964-1965; le eventuali somme non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi

I conseguenti stanziamenti saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

All'onere di 500 milioni derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1961-62 si provvederà mediante riduzione dello stanziamento di parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1961-62, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

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*. Onorevole Presidente, desi-

dero rivolgere premure al senatore Angelini perchè aderisca alla mia richiesta di adottare la dizione del testo governativo del disegno di legge, perchè i tecnici del Ministero del tesoro mi fanno presente che, se si dovesse adottare la dizione proposta dalla Commissione, noi provocheremmo un gravissimo pregiudizio all'efficacia della legge, giacchè invece di impegnare 30 miliardi, impegneremmo soltanto 2 miliardi. Cinquecento milioni per ciascuno dei quattro esercizi finanziari importano un impegno di 2 miliardi. Viceversa la formula « limiti di impegno annui » di lire 500 milioni è stata usata dal Ministero del tesoro anche in altri provvedimenti, ultimo in ordine di tempo la legge 2 giugno 1961, n. 454, relativa al piano quinquennale per lo sviluppo dell'agricoltura (articoli 9, 16, 27). Tale formula — come è ampiamente illustrato nella relazione ministeriale al disegno di legge — dà tranquillità assoluta che tutti i 30 miliardi saranno senz'altro impegnati.

Prego quindi di accettare il testo governativo.

Accetto, invece, l'ultima parte del testo della Commissione relativa alla possibilità di utilizzare negli esercizi successivi le somme non impegnate nei singoli esercizi.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. Allora non è necessario parlare delle navi da pesca oceanica, dato che sono incluse nell'articolo precedente?

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*. Per quanto riguarda l'aspetto formale — tenuto conto di quanto osservato sull'emendamento relativo all'articolo 5, ritengo opportuno che nel testo del primo comma si faccia generico rinvio all'articolo 5, sopprimendo ogni riferimento alla natu-

ra dei lavori ed al tipo delle navi. Pertanto si potrebbe, subordinatamente, sopprimere l'inciso dalle parole « per i lavori di costruzione » alle parole « da navi mercantili ».

ANGELINI ARMANDO, *relatore*.
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*.
Se c'è il riferimento all'articolo 5, per me sta bene.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho fatto una richiesta subordinata nel senso che, se il senatore Angelini insisteva nel voler inserire le navi da pesca oceanica, si sarebbe potuto sopprimere l'inciso. Ma se il senatore Angelini, come pare, aderisce alla mia richiesta principale, possiamo lasciare il testo del disegno di legge così come il Ministero l'ha predisposto, aggiungendovi le parole « le eventuali somme non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi ».

PRESIDENTE. Senatore Angelini, aderisce alla proposta del Ministro?

ANGELINI ARMANDO, *relatore*.
Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Prego il Segretario di dare lettura del primo comma dell'articolo 10, così come è stato concordato.

RUSSO, *Segretario*:

« Per la concessione del contributo relativo ai finanziamenti di cui all'articolo 5 per lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili, sono autorizzati limiti d'impegno annui di lire 500 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1961-62 al 1964-65; le

eventuali somme non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi ».

PRESIDENTE. Metto ai voti il primo comma dell'articolo 10 nel testo di cui è stata data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(E' approvato)

Metto ai voti l'articolo 10 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(E' approvato).

Si dia lettura degli articoli successivi.

RUSSO, *Segretario*.

Art. 11

(Norme regolamentari)

Le norme per l'esecuzione della presente legge sono emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro.

(E' approvato).

Art. 12.

(Integrazione del Comitato di gestione per le operazioni di cui alla legge 22 dicembre 1953, numero 955)

Il Comitato che sovrintende alla gestione delle operazioni di cui alla legge 22 dicembre 1953, n. 955, è integrato con un rappresentante designato dal Ministro della marina mercantile.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. È necessario che il richiamo alla legge 22 dicembre 1953, n. 955, sia corretto, perchè quella legge è stata modifi-

cata. Si deve sostituire il richiamo alla legge 5 luglio 1961, n. 635. Lo stesso deve farsi nel titolo dell'articolo

PRESIDENTE Metto ai voti l'articolo 12 con la modifica proposta dal Ministro. Avverto che tale modifica va anche apportata al titolo dell'articolo stesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi:

(E' approvato).

Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso

Ha chiesto di parlare, per dichiarazione di voto, il senatore Solari. Ne ha facoltà

SOLARI. Nel corso del mio intervento ho detto le ragioni per le quali il Gruppo socialista avrebbe votato a favore del disegno di legge, a condizione che venisse approvato l'emendamento in base al quale i contributi avrebbero dovuto essere destinati solo agli armatori italiani che si fossero impegnati ad eseguire i lavori nei cantieri nazionali

Ho spiegato abbastanza a lungo come, a nostro giudizio, l'interpretazione che va data al Trattato di Roma non è quella che dà il Ministro, che essa è in contraddizione con quanto ha detto alla Camera l'onorevole Colasanto del vostro partito, che essa è in contraddizione con quello che lei, senatore Angelini, avvocato Angelini, ed ex Ministro, ha scritto nella sua relazione « in tal modo " non " potranno godere del contributo dello Stato italiano ».

Come vedete, l'interpretazione del Trattato è contraddittoria ed opinabile: noi restiamo della nostra opinione e per questo motivo il Gruppo del Partito socialista italiano si asterrà dalla votazione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare, per dichiarazione di voto, il senatore Sacchetti. Ne ha facoltà.

SACCHETTI Il Gruppo comunista, onorevole Presidente, mantiene la critica fondamentale al disegno di legge. Pare a noi che da parte della maggioranza si sia sfuggito ad un appuntamento importante per ap-

profondire il discorso sulla situazione della nostra flotta e dei nostri cantieri. Con questo provvedimento il Governo si è mantenuto nello schema di una generale confusione tra la situazione dei cantieri nazionali e la situazione della flotta, due situazioni che, pur essendo collegate, vanno affrontate distintamente nel quadro di una politica economica generale. Qui infatti si è parlato di crisi di struttura della flotta in generale e della situazione dei cantieri, che soffrono di un altro tipo di crisi, non bene definita.

La crisi dei cantieri, secondo noi, va risolta sul piano dello sviluppo e dell'ammmodernamento, quella della flotta mercantile va risolta con una visione nazionale e internazionale dell'incremento dei traffici marittimi, visione, che, svincolata dalla subordinazione alle manovre dei gruppi di privati ben individuati, deve puntare al netto rafforzamento delle partecipazioni statali, che voi avete respinto e sull'ammmodernamento delle attrezzature portuali.

E' indicativo il fatto che in generale il Gruppo della Democrazia Cristiana non abbia messo impegno nella discussione di questo disegno di legge, ma è altrettanto indicativo che altri Gruppi della destra economica di questo ramo del Parlamento abbiano lasciato al Ministro la difesa di una politica che interessa appunto settori particolari e non le esigenze generali nazionali. Sono cadute durante questo dibattito le manovrette di propaganda spicciola da bollettino parrocchiale... (*Commenti e proteste dal centro*) ... secondo le quali si riscontra una visione di un Ministro braccato alle spalle da qualche senatore comunista che gli impedisce di camminare in avanti. Ecco di questi bollettini ne abbiamo avuta più d'una.

La verità è invece che né la crisi dei cantieri sarà risolta da questo provvedimento di legge, né la nostra flotta sarà avviata ad un risanamento e ad un necessario sviluppo. La crisi rimarrà in tutta la sua ampiezza, al punto in cui l'abbiamo lasciata, e ne saranno delusi i facili profeti della Fincantieri, ne saranno amareggiati altresì quei democratici cristiani che nel Parlamento e nel Paese, per bocca dell'onorevole Colasanto, propugnano

ben altre soluzioni sul piano dell'economia marinara

Per quanto ci riguarda, abbiamo la coscienza di aver compiuto il nostro dovere con la denuncia aperta dei limiti politici di questo disegno di legge, senza lasciarci incantare dalla distribuzione di una « befana » per i grandi armatori, così come vorrei definire queste provvidenze. All'organizzazione di questo tipo di manifestazioni noi non partecipiamo, senatore Angelini, e siamo in buona compagnia: siamo insieme con gli amministratori e dirigenti dei lavoratori che hanno organizzato circa quindici giorni fa il Convegno di La Spezia, che hanno criticato apertamente tutta la politica marinara in genere, e nessuno dei quali ha chiesto che questi provvedimenti avessero il corso sul quale voi invece avete tanto insistito, risultando evidente la necessità, invece, di ben altri indirizzi, di radicali e profondi cambiamenti nella politica del settore della marina. Siamo in compagnia degli operai dei cantieri di Napoli, i quali si sono riuniti, in rappresentanza di varie correnti sindacali, proprio pochi giorni fa, per discutere il vostro provvedimento, lo hanno aspramente criticato ed hanno chiesto ben altre provvidenze, siamo i portavoce delle decisioni prese da varie Amministrazioni comunali nelle zone interessate.

Il Gruppo comunista pertanto non partecipa all'approvazione di questo disegno di legge; si astiene dalla votazione, e ciò anche per sottolineare l'opposizione alla politica degli incentivi settoriali perseguita dal Governo. Inoltre, poichè sono rimaste senza risposta alcune domande di spiegazione, particolarmente in merito alla politica precedente, o risposte non sono state date compiutamente, onorevole Ministro, il discorso rimane ancora aperto. Parlo per esempio di quegli accordi o di quei contratti ventilati con la Finsider e i gruppi di armatori privati.

Riteniamo altresì che sarebbe stato utile ascoltare nel corso di questo dibattito, proprio perchè si è fatto ripetutamente richiamo ai cantieri — e spesso anche a sproposito, dato il contenuto del disegno di legge —

l'opinione del Ministero delle partecipazioni statali, mentre resta ancora sul capo di 10 mila operai la minaccia del licenziamento, poichè di licenziamento si tratta e non di trasferimento, come voi amate definirlo.

Infine siamo intervenuti per cercare di attenuare alcune conseguenze della legge in esame particolarmente gravi, incontrando la sordità della maggioranza.

Desidero cogliere questa occasione, signor Presidente, per sollecitare la discussione del disegno di legge da molto tempo presentato da me a nome del nostro Gruppo, per sanare la situazione di quelle aziende a partecipazione statale del gruppo p.i.n per il credito che hanno nei confronti dello Stato. Anche il Governo ha presentato un suo disegno di legge, ma io non ne conosco ancora interamente il contenuto. Comunque, a chiusura di questa discussione, il fatto importante è che si decida di approvarlo al più presto, per non lasciare più a lungo le aziende del gruppo delle società di preminente interesse nazionale ad avanzare un credito. Dirò solo che, tra l'altro, con le disponibilità che sono iscritte a bilancio, la nostra legge può essere approvata senza intaccare il discorso generale sulle linee di preminente interesse nazionale.

Per queste ragioni, dunque, non approviamo questo disegno di legge e ci auguriamo che abbia migliore sorte nell'altro ramo del Parlamento, ove il discorso, collegato alla realtà amara della situazione della nostra flotta e dei cantieri nazionali, sarà continuato. Ciò significa che il nostro Gruppo, onorevole Presidente e onorevole Ministro, non è contrario tanto a provvidenze particolari, orientate a sviluppare l'attività cantieristica, a forme di intervento statale e di finanziamenti che tendono a sviluppare anche la flotta mercantile nazionale, quanto a provvedimenti con incentivi che tendono, invece, a soddisfare le brame di gruppi di capitali privati i quali, prima di avere davanti a loro una visione degli interessi nazionali, hanno davanti lo schermo di grandi speculazioni finanziarie all'interno e all'esterno del nostro Paese. (*Applausi dalla sinistra*).

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile* Allora, le mie quattro lettere non hanno avuto alcun effetto?

P R E S I D E N T E Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il senatore Corbellini. Ne ha facoltà

C O R B E L L I N I . A nome del Gruppo democratico cristiano dichiaro che noi voteremo in favore di questo disegno di legge, che abbiamo seguito con molto interesse e molta passione. Coloro che sono stati con noi nella Commissione legislativa sanno che il disegno di legge era stato assegnato in sede deliberante alla Commissione stessa; e solo dopo lunga discussione, rilevata la necessità dei vari emendamenti che si volevano apportare per migliorarlo e modificarlo, è stato richiesto dall'opposizione di discutere il disegno di legge in Assemblea

Credo che ciò sia stato vantaggioso, seppure ci ha portato maggiore fatica nell'elaborazione del provvedimento, che sarebbe stato approvato — e più volte il Ministro lo sollecitava — parecchi mesi or sono.

Comunque, crediamo che questo provvedimento, per quanto non sia perfetto, come nessuna delle cose di questo mondo, rappresenti un nuovo passo avanti veramente notevole per dare incremento allo sviluppo della marina mercantile; sviluppo di cui essa ha bisogno in questo momento di vera evoluzione tecnica e funzionale della marina nel mondo. Con questo provvedimento potremo avere maggiori possibilità per lo sviluppo dei lavori nei nostri cantieri, miglioramenti organici nelle modalità di finanziamento delle nuove costruzioni si potranno apportare in seguito, quando le necessità di ulteriori sviluppi delle costruzioni navali — e i nuovi metodi di lavorazione — richiederanno adeguati miglioramenti a carico dello Stato.

Con questo nostro pensiero e augurio per l'avvenire, e rivolgendo anche i nostri ringraziamenti al Ministro, che ha così attentamente seguito questo disegno di legge, siamo ben lieti di approvarlo, nell'interesse completo e molto sentito della marina mercantile italiana. (*Vivi applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso Chi lo approva è pregato di alzarsi

(*E' approvato*).

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati e di deferimento alla deliberazione di Commissione permanente

P R E S I D E N T E Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Modifica del termine fissato dall'articolo 1 della legge 19 dicembre 1956, n. 1421, sulla proroga del periodo di tutela delle opere dell'ingegno » (1828).

Comunico altresì che il Presidente del Senato, valendosi della facoltà conferitagli dal Regolamento, ha deferito il predetto disegno di legge alla deliberazione della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), previo parere della 2ª Commissione permanente.

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

C E M M I , *Segretario*:

Al Ministro dei lavori pubblici, per sapere quale sia lo stato dei lavori della strada Romea e se sia possibile dichiarare al più presto tale strada di interesse nazionale, come venne più volte promesso (1317).

MERLIN

Al Ministro della sanità, per conoscere:

1) se gli sia noto il continuo inquinamento delle acque del fiume Bormida per

effetto dell'immissione di reliquati velenosi, provenienti da stabilimenti industriali, inquinamento che ha già prodotto e produce gravi danni specialmente nel campo agricolo, nonchè in quello ittico, nelle zone delle provincie di Alessandria, Asti e Cuneo attraversate dal fiume;

2) se comunque non ritenga necessario accertarne la sussistenza e l'entità con i propri organi ispettivi sanitari, allo scopo di evitare che altri organi, di non specifica competenza, si sovrappongano ad essi;

3) se sia informato delle conclusioni cui sono addivenuti i qualificati rappresentanti delle Amministrazioni provinciali di Alessandria, Asti e Cuneo e dei Comuni interessati delle dette Province, nella riunione tenutasi in Alba il 2 dicembre 1961;

4) se intenda intervenire, nella sua qualità di tutore della pubblica salute, imponendo ai complessi industriali di cui sopra quelle cautele e l'uso di quei mezzi tecnici di decantazione, già in uso per altri complessi nazionali ed esteri, che valgano ad eliminare i lamentati gravi inconvenienti e correlativi danni (1318).

PIOLA

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Ai Ministri delle finanze, del commercio con l'estero, dell'industria e del commercio e dell'agricoltura e delle foreste, ad integrazione dell'interrogazione n. 2718, del Senato, in ordine all'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1961, n. 1089, l'interrogante precisa che l'esportazione alla quale egli si è riferito e a riguardo della quale egli ha chiesto che non vi sia distinzione qualitativa nei grani da importare, si riferisce non soltanto alle paste alimentari, ma anche al semolino derivato dalla macinazione del grano duro ed aggiunge che nei confronti di quest'ultimo prodotto nessuna preoccupazione può esservi per il mercato interno, perchè, quanto al grano del raccolto del 1961 il prezzo ha già

raggiunto un livello superiore a quello statale e quanto al grano di produzione 1962 il limite di tempo nel quale opererà il provvedimento sollecitato esclude qualsiasi influenza sul mercato stesso.

Conseguentemente si rinnova l'interrogazione già proposta nei più ampi e precisi termini di cui sopra (2740).

JANNUZZI

Al Ministro dell'interno. Con riferimento all'Associazione nazionale famiglie Caduti e dispersi della R.S.I. — cui la Prefettura di Milano ha fatto in via breve l'avvertimento di cambiare nome per non urtare con l'articolo 1 della legge n. 1376 del 1942 — si chiede di conoscere se non ritiene detto articolo abrogato dall'articolo 18 della Costituzione della Repubblica (2741).

NENCIONI

Ai Ministri dell'interno, delle finanze e del tesoro, per sapere se intendano approntare gli strumenti legislativi e finanziari atti a consentire ai Comuni ed alle Province, con carattere di obbligatorietà, l'estensione al personale dipendente di tutti i miglioramenti economici previsti e disposti per gli impiegati statali (2742).

MILITERNI

Al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno ed ai Ministri delle partecipazioni statali, dell'industria e del commercio e delle finanze. Preso atto che il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, recentemente, nel quadro della politica di valutazione dei fattori ubicazionali delle zone di sviluppo industriale, per la regione calabrese, ha prescelto e felicemente indicato anche la Piana di Sibari come zona atta a localizzare un concreto processo di industrializzazione, si chiede se non intendano predisporre, di concerto, lo studio di un piano d'intervento per la localizzazione,

nella zona di Castrovillari, centro geo-economico della Calabria, del Pollino e della Piana di Sibari, di un complesso di industrie statali, private e miste, organicamente collegate alle vaste disponibilità esistenti in loco, sia di materie prime che di energia, presso i seguenti poli di sviluppo:

a) il massiccio del Pollino, miniera inesauribile per l'industria della cellulosa e delle piante officinali;

b) il bacino lignitifero del Mercure, di cui è già in fase iniziale la coltivazione e la riconversione industriale da parte della Società Meridionale di Eletticità, per la installazione di una centrale termoelettrica di 150.000 chilowatt con un finanziamento di 20 miliardi della Banca Internazionale;

c) il bacino minerario di Salgemma di Lungro, con le annesse coltivazioni minerarie dei monopoli di Stato, di cui è in corso lo studio di un piano di ridimensionamento, potenziamento ed ammodernamento;

d) l'economia agricola ed i giacimenti di idrocarburi della Piana di Sibari (2743).

MILITERNI

Ordine del giorno per la seduta di giovedì 14 dicembre 1961

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 14 dicembre, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Svolgimento delle interpellanze:

MOLE' (TIBALDI, CIANCA, GIACOMETTI, DONINI, SPEZZANO, MACAGGI, BERLINGIERI, GALLOTTI BALBONI Luisa, DE LUCA Luca, LUPORINI, VACCARO, PICCHIOTTI, BENEDETTI, VENDITTI, LOMBARDI, ALBERTI, D'ALBORA, FRANZA, JANNUZZI, BUSONI, BORGARELLI). — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere se siano a conoscenza degli scandalosi episodi del rinnovato e interminabile concorso per chirurgo pri-

mario agli Ospedali di Roma e se intendano porvi riparo nell'interesse della pubblica salute e per evitare la costante menomazione del prestigio e della tradizione gloriosa della scuola chirurgica romana, con l'esclusione dei più valorosi (487).

ANGELILLI, MONNI. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere se sono a conoscenza del gravissimo ritardo della definizione del concorso a due posti di chirurgo primario presso il Pio Istituto di S. Spirito ed Ospedali riuniti di Roma: concorso bandito fin dal gennaio 1958 e le cui operazioni si sono dovute rinnovare a seguito del loro annullamento da parte del Consiglio di Stato.

In particolare, chiedono di conoscere se è vero che la Commissione giudicatrice del concorso, nonostante che le operazioni annullate siano state già da diversi mesi rinnovate, è venuta a trovarsi nella impossibilità di concludere i propri lavori per le sopravvenute dimissioni, alla vigilia dell'ultima seduta, di un suo componente, alla cui sostituzione non si è ancora inspiegabilmente provveduto (525).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. 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*).

2. Assistenza tecnica pluriennale alla Somalia (1703) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. PICCHIOTTI ed altri. — Modificazioni degli articoli 164 e 175 del Codice penale (135).

Deputati DEGLI OCCHI ed altri. — Modificazione degli articoli 164 e 175 del Codice penale (292) (*Approvato dalla 4ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

4. PICCHIOTTI *ed altri*. — Modifica all'articolo 582 del Codice penale (lesioni personali) (136).

Deputati PREZIOSI Olindo e FOSCHINI. — Modifica dell'articolo 582 del Codice penale (817) (*Approvato dalla 4ª Commissione permanente della 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 21*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari