25 FEBBRAIO 1949

CLXII. SEDUTA

VENERDÌ 25 FEBBRAIO 1949

(Seduta antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ ENRICO

Disegni di legge di iniziativa parlamentare (Presentazione)	5690							
•	5080							
Disegno di legge: «Sospensione dell'efficacia								
del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 949,								
concernente normé transitorie per i con-								
corsi del personale sanitario degli ospedali								
(261) (Approvazione)	5690							
Disegno di legge : « Abrogazione e sostituzio-								
ne dell'articolo 19 del testo unico della leg-								
ge comunale e provinciale approvato con								
regio decreto 3 marzo 1934, n. 383 » (162-B								
Urgenza) (Approvazione)	5691							
Disegno di legge: «Provvedimenti a favore								
delle costruzioni navali e dell'armamento »								
(216) (Seguito della discussione e approva-								
zione):								
CASARDI, relatore	5691							
SARAGAT, Ministro della marina mercantile	5698,							
5711, 5717,								
JANNUZZI 5705, 5725,	572 8							
CAPPA								
Lanzetta	5725							
SANNA RANDACCIO	5710							
FERRARI	5726							
TONELLO	5726							
BERTONE								
Zoli	5717							
DE LUCA	5718							
TOMMASINI 5718,	5725							
PARATORE	5718							
Benedetti Tullio	5734							
Relazione (Presentazione)	5690							
Sul processo verbale:								
ZOLI	5689							
PICCHIOTTI	5690							

INDICE

La seduta è aperta alle ore 10.

Sul processo verbale.

BISORI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

ZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLI. Dal resoconto sommario ho appreso che, nello svolgere la sua interrogazione, ieri il senatore Picchiotti ha ricordato quello che io dissi il 21 luglio a proposito di una interrogazione sui fatti di Siena.

Se sono esatte le parole che mi sono state riferite, il senatore Picchiotti avrebbe detto che la probità e la saggezza sono una grande virtù, ma la prudenza è una virtù ancora più apprezzabile, e che è possibile constatare la profonda deformazione della verità compiuta dalle indagini e dalle informazioni deviatrici che la pubblica sicurezza ha dato in quel tempo.

Ebbene, ringrazio il senatore Picchiotti dell'implicito complimento che mi ha fatto col dire che la probità e la saggezza sono virtù, perchè evidentemente sembra che egli volesse dire che io sono probo e saggio; ma egli mi ha tacciato di poco prudente.

Tengo più che tutto alla prudenza e desidero che il senatore Picchiotti sappia che se io allora non feci il nome delle persone presso

25 FEBBRAIO 1949

le quali mi ero informato, fu per doveroso riserbo. Dissi solo che, dei presenti, avevo interrogato quelli che erano nel corteo, escluso il rappresentante dell'arcivescovo. Preciso che la persona che mi ha fornito le informazioni più decise, relativamente alla provenienza dei colpi da quelle finestre, fu il Procuratore della Repubblica; non quindi la Pubblica sicurezza, non quindi l'affidarsi a queste informazioni che dovevano ritenersi – non so perchè – inesatte, ma informazioni ricevute da me personalmente dal Procuratore della Repubblica. Non mi sembra quindi che mi si possa accusare di imprudenza.

Oggi però c'è una sentenza: prendiamone atto. Ma debbo ricordare che il 21 luglio non parlai solo dei fatti di Siena, ma anche della situazione nella provincia di Siena.

Onorevoli colleghi, dove la libertà è compressa, la verità viene fuori molto spesso deformata: ricordiamoci di questo.

Ad ogni modo, inchiniamoci dinanzi alla sentenza, cercando di dimenticare quello che ci hanno detto, che molte volte il giudicato fa, del bianco, nero. (Approvazioni dal centro).

PICCHIOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICCHIOTTI. Poichè il tema di questa discussione non può chiudersi con la semplice interrogazione, e poichè gli atti e i documenti non sono passibili di deformazione, io dichiaro fin da ora di trasformare l'interrogazione di ieri in interpellanza, perchè il dibattito sia più largo e definitivo.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, il verbale si intende approvato.

Presentazione di disegni di legge di iniziativa parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Santero ha presentato un disegno di legge concernente la ricostituzione dei Comuni di Gerenzano e Uboldo (Varese) (289).

Comunico inoltre che il senatore Varriale ha presentato un disegno di legge concernente la modifica dell'articolo 176 del Codice penale relativo alla liberazione condizionata (290).

Questi disegni di legge seguiranno il corso stabilito dal Regolamento.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che il senatore Musolino ha presentato, a nome della 2º Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), la relazione sul disegno di legge: « Norme relative ai ricorsi per cassazione in materia civile notificati anteriormente al 1º gennaio 1945 » (165).

Questa relazione sarà stampata e distribuita. Il relativo disegno di legge verrà posto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Approvazione del disegno di legge: « Sospensione dell'efficacia del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 949, concernente norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli ospedali» (261).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di iniziativa dei deputati Tozzi, Condivi ed altri: « Sospensione dell'efficacia del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 949, concernente norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli ospedali ».

Prego il senatore segretario di darne lettura.

BISORI, segretario:

Articolo unico.

L'efficacia del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 949, contenente norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli ospedali, è sospesa fino alla ratifica che del medesimo dovrà fare il Parlamento.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo articolo unico. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Chiedo al relatore, onorevole Varaldo, se ha nulla da aggiungere.

VARALDO, relatore. Dichiaro di rimettermi alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spallicci, Alto Commissario aggiunto per l'igiene e la sanità pubblica.

SPALLICCI, Alto Commissario aggiunto per l'igiene e la sanità pubblica. Il Governo si rimette alla decisione del Senato.

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo unico del disegno di legge.

Chi l'approva è pregato di alzarsı. (È approvato).

Approvazione del disegno di legge: « Abrogazione e sostituzione dell'articolo 19 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383 » (162-B *Urgenza*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Abrogazione e sostituzione dell'articolo 19 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383 ».

Faccio presente che questo disegno di legge, già approvato dal Senato, è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Ne do lettura nel testo approvato dalla Camera, e fatto suo dalla Commissione del Senato:

Articolo unico.

L'articolo 19 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, è abrogato e sostituito dal seguente:

« Il prefetto rappresenta il potere esecutivo nella provincia.

« Esercita le attribuzioni a lui demandate dalle leggi e dai regolamenti e promuove, ove occorra, il regolamento di attribuzioni tra l'autorità amministrativa e l'autorità giudiziaria.

« Vigila sull'andamento di tutte le pubbliche Amministrazioni e adotta, in caso di urgente necessità, i provvedimenti indispensabili nel pubblico interesse nei diversi rami di servizio.

« Ordina le indagíni necessarie nei riguardi delle Amministrazioni locali sottoposte alla sua vigilanza.

« Invia appositi commissari presso le Amministrazioni degli enti locali territoriali e istituzionali, per compiere, in caso di ritardo o di omissione da parte degli organi ordinari, previamente e tempestivamente invitati a prov vedere, atti obbligatori per legge o per reg-

gerle, per il periodo di tempo strettamente necessario, qualora non possano, per qualsiasi ragione, funzionare.

«Tutela l'ordine pubblico e sovraintende alla pubblica sicurezza, dispone della forza pubblica e può richiedere l'impiego di altre forze armate.

« Presiede gli organi consultivi, di controllo e giurisdizionali sedenti presso la Prefettura ».

È aperta la discussione su questo articolo unico. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Domando al relatore, senatore Merlin Umberto, se ha nulla da aggiungere.

MERLIN UMBERTO, relatore. Dichiaro di rimettermi alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Scelba, Ministro dell'interno.

SCELBA, *Ministro dell'interno*. Il Governo si rimette alla decisione del Senato.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo unico del disegno di legge.

Chi l'approva è pregato di alzarsi. (È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (216).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Casardi.

CASARDI, relatore. Onorevoli colleghi, questo disegno di legge che viene a noi già approvato dalla Camera dei deputati, dopo aver subìto numerosi emendamenti di dettaglio, direi, ma non di fondo, è stato ampiamente trattato dai precedenti oratori, i quali, entrando anche nei particolari del disegno di legge, hanno, in certo modo, alleggerito il mio compito.

Comunque, desidero soffermarmi su alcuni punti principali e, prima di entrare nel vivo del disegno di legge, pur proponendomi di essere breve, desidero richiamare la vostra attenzione sulla opportunità, come è stato

25 FEBBRAIO 1949

fatto nella relazione, di dare uno sguardo generale al vasto ambiente in cui le nostre navi mercantili attualmente si muovono, e sono destinate a muoversi ed a operare le belle navi che noi ci proponiamo di costruire.

Nella relazione ho indicato alcune cifre. alcune date di anni recenti, date storiche, e ho ricordato come, dal 1914 al 1947, la flotta mercantile mondiale, pur passando attraverso due grandi guerre, si sia accresciuta invece di diminuire. Le tappe del tonnellaggio globale mondiale ve le ho indicate, e sono le seguenti: nel 1914 erano 40 milioni di tonnellate, nel 1939, 69 milioni, nel 1947, 84 milioni - 80, in realtà, se si tolgono, grosso modo, le perdite della marina giapponese che sono comprese in quegli 84 milioni -. Dal 1919 al 1947 si passa dunque ad un aumento di circa 10 milioni di tonnellate ma, tra questi due anni, tra queste due date, c'è un baratro, nel quale sono sprofondati 35 milioni di tonnellate di naviglio mercantile mondiale, cosa che dimostra l'accanimento - grandioso fenomeno! - col quale i due gruppi contrastanti, i due blocchi di nazioni, che guerreggiavano tra loro, si sono scagliati contro la Marina mercantile cercando di colpire in essa il cuore dell'avversario. Ciò dimostra quanta importanza abbia la Marina mercantile. Altro fenomeno importante è lo sforzo immenso che tutte le marine hanno compiuto nella ricostruzione, perchè ai 35 milioni di tonnellate di naviglio sprofondate nel mare corrispondono 45 milioni di tonnellate costruite durante la guerra e nell'immediato dopo guerra. Merito degli Stati Uniti di America che hanno innalzato questo livello, giacchè per quanto riguarda le altre nazioni, solo qualcuna è riuscita a compensare le perdite.

Io ho riunito i dati che sono forniti dalle statistiche dell'E.R.P., che sono le più sicure pur limitandosi ad alcune nazioni, le principali nazioni marittime europee, e desidero citarle come dati di orientamento, non per una ragione politica, ma perchè essi ci dimostrano esattamente quali siano state le perdite delle marine e quali siano oggi le tendenze nel mondo marittimo mercantile. Per le 16 nazioni prese in esame si è avuto al settembre del 1947 una diminuzione da 36 milioni di tonnellate a 29 milioni. I tipi di navi colpite più di tutte sono state, non solo in

Italia, le navi passeggeri che oggi sono ridotte alla metà di quelle che erano prima della guerra. Le navi da carico secco sono ridotte a quattro quinti; diminuzioni relativamente lievi hanno subìto le cisterne. Questa la situazione numerica. Come età, è elevata nelle navi passeggeri, assai bassa nelle navi da carico, a causa di tutte le costruzioni in serie che sono avvenute durante la guerra, soprattutto negli Stati Uniti e in Inghilterra, come le «Liberty», le «Empire» e le «Victory».

Quali siano i programmi delle altre nazioni, bisogna tenere presente quando si comincia a costruire, quando si vuole sviluppare un programma nazionale. I programmi li abbiamo riportati nella relazione. Nel 1951 l'America raggiungerà 34 milioni di tonnellate, l'Inghilterra 20 milioni, la Norvegia 6 milioni, l'Olanda 4 milioni, la Francia 3 milioni. Tali sono le cifre che si avranno nel prossimo avvenire. Come sono impiegate queste navi? I grandi tonnellaggi saranno impiegati per le linee del nord Atlantico, sulle linee cioè tra New York e l'Inghilterra e la Francia, e parimenti fra New York ed il Mediterraneo; per le rotte del Sud-America in generale navi di tonnellaggio non tanto elevato e spesso navi miste. Importante è notare quale sia stato l'andamento del traffico tra il Mediterraneo e il Sud-America, traffico che si è triplicato durante la guerra, raggiungendo oggi i novantamila passeggeri, di cui il 40 per cento soltanto purtroppo, finora, con bandiera italiana. Altro rilievo interessante: mentre prima della guerra il traffico tra il Mediterraneo e il Sud America era il 32 per cento ed il traffico tra il Nord-Europa e il Sud-America era il 68 per cento, oggi la situazione è invertita. Nel 1948 il traffico tra il Mediterraneo e il Sud-America è stato il 64 per cento, mentre quello tra il Nord-Europa e il Sud-America si è ridotto al 36 per cento del totale. Sono cifre evidentemente connesse con il fenomeno della emigrazione, che va facendosi grandioso. Non so se arriveremo alle trasmigrazioni di due milioni e mezzo di persone, come ha accennato il Presidente Truman: persone che si dovrebbero fare emigrare dall'Europa per sopprimere totalmente il fenomeno triste della disoccupazione; ma è certo che il fenomeno della emigrazione dal Mediterraneo verso il Sud-Ame-

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

rica assume ogni giorno proporzioni sempre più imponenti; e questo è bene che sia tenuto presente per i riflessi che può avere sul nostro programma.

Altro argomento importante: le navi petroliere. Oggi chi pronuncia la parola petrolio, rivolge lo sguardo verso il Medio-Oriente. Non ha esagerato chi ha detto, che i popoli dell'Iran, dell'Iraq, della Transgiordania, della Arabia Saudita passeggiano su un tappeto di petrolio. La produzione di petrolio mondiale, che nel 1938 era di 250 milioni di tonnellate, è prevista nel 1952 di 700 milioni di tonnellate, ossia 2 milioni circa di tonnellate al giorno, di cui il 62 per cento, i 2/3 circa, assorbiti dagli Stati Uniti d'America. Vi sono in corso nuovi impianti di petrolio, escavazioni di pozzi nel Medio-Oriente, ed il signor Abrahms, una grande personalità del mondo petroliero, presidente del Consiglio di Amministrazione della Standard Oil Company, ha dichiarato che gli Stati Uniti per la prima volta nella loro storia sono oggi importatori di petrolio. E per valutare il programma di nuove installazioni petrolifere nel Medio-Oriente, ha aggiunto che sono previste spese per un complesso di 13 miliardi di dollari e si calcola che fra due anni lo stesso Medio Oriente produca circa 90 milioni di tonnellate di petrolio all'anno. Di fronte a queste previsioni i costruttori di petroliere restano evidentemente incoraggiati, e ciò fa altresì comprendere perchè il tonnellaggio globale delle petroliere è diminuito relativamente poco.

Vi è però un altro aspetto del fenomeno da considerare. C'è un forte concorrente alla petroliera: il complesso di oleodotti che proprio nel Medio Oriente si stanno costruendo. Sono impianti grandiosi. Vi è un oleodotto in costruzione e che sarà pronto fra un anno e mezzo, che va dal sud del golfo Persico a Siron, fra Tripoli di Siria e Caifa. Si tratta di 1700 chilometri di lunghezza. Vi sono poi altri oleodotti che seguiranno le linee dei due primi da Kircuk a Tripoli di Siria e Caifa, due in costruzione e due in progetto. Quando sarà espletato questo programma, arriveranno nel Mediterraneo da quei pozzi 300 mila tonnellate di petrolio al giorno.

Un'alta personalità del mondo petrolifero, il Presidente della Arabian Pipelines Company,

ha dichiarato che conviene costruire oleodotti anzichè navi petroliere, perchè si risparmia tempo sia nelle costruzioni che nei trasporti attorno alla Arabia e attraverso il Mar Rosso. Oggi si delinea un'altra remora a questo programma cioè la deficienza di acciaio, oltre ai ritardi che sono stati causati dai recenti fatti bellici nel Medio Oriente.

Ma noi in Italia abbiamo raffinerie. L'Italia oggi importa annualmente e lavora tre milioni e 271 mila tonnellate annue di petrolio grezzo, che corrispondono, togliendo il 10 per cento che si perde nella lavorazione, a circa due milioni e 840 mila tonnellate di petrolio raffinato, che assorbiamo in gran parte per le esigenze nazionali e che in piccola parte si riesce ad esportare. Voi sapete che la Standard Oil si è associata all'Anic e la Anglo-Iranian Company all'Agip per la raffinazione del petrolio in Italia, ed anche per l'esportazione. Quanto agl'impianti di raffineria in Italia, sono progetti di ampliamento e di aumento di numero: altro elemento che può in certo modo incoraggiare la costruzione di navi petroliere.

Ciò ho voluto dire in quanto si tratta di un aspetto importante del nostro programma navale.

A riguardo di quanto ho menzionato sulle prospettive d'un programma navale, si voleva da qualcuno che il Governo presentasse un programma suo proprio. Ma esaminando gli elementi sopra citati guardando ciò che avviene nel mondo, mi pare che il prog amma navale ne scaturisca abbastanza naturalmente.

Quanto al naviglio nazionale, non mi fermerò sulle cifre, perchè sono state scritte e ripetute varie volte dall'ottobre scorso. Noi abbiamo perduto durante la guerra tonnellaggio uguale a quello con cui siamo entrati in guerra, vale a dire 3.46 .. 000 tonnellate; però in soli tre anni siamo riusciti a riportare la nostra flotta a 2.262.000 tonnellate. Che cosa ci occorre? Il settore che è stato duramente provato, in Italia, come ovunque, è quello delle navi da passeggeri. Occorrono dei transatlantici, sul cui tonnellaggio però si discute. Si dice, ed a ragione, che l'Italia non deve ritornare agli antichi tonnellaggi di prestigio, tipo Rex (51.000 tonnellate) e Conte di Savoia (48,000 tonnellate). A me sembra,

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

che il tonnellaggio di venticinquemila tonnellate di stazza lorda rappresenti un giusto compromesso tra il lato economico ed altre esigenze. Effettivamente i nostri transatlantici, a parte i due grandissimi di cui ho parlato, avevano all'incirca tale stazza, come il Saturnia, il Vulcania, il Conte Grande ed il Conte Biancamano, tutti di una stazza di circa 25.000 tonnellate o poco meno; essi hanno reso sempre un ottimo servizio e sono stati numerosissime volte preferiti dai viaggiatori esteri che ne apprezzavano l'erganizzazione, il vitto, l'assistenza ai passeggeri e altresì la rotta seguita, cioè la rotta che da New York, lungo il quarantesimo parallelo, tocca le Azzorre e viene incontro al bel sole del Mediterraneo.

Per l'emigrazione occorrono evidentemente navi abbastanza grandi, anche miste, ma buone, capaci di offrire ai nostri emigranti sufficiente abitabilità ed un certo conforto.

Per le navi da carico, c'è una battuta di arresto. Un illustre parlamentare, nell'altro ramo del Parlamento, ha notato che nel mondo oggi esistono venti milioni di tonnellate di naviglio da carico secco in più del fabbisogno, che sono tenute accantonate per emergenze che ben comprendiamo. Questo fatto unitamente alla recente discesa dei noli non incoraggia oggi a costruirne ancora. Occorreranno però in seguito nuove navi da carico, se non per aumentare tale flotta, per migliorarla, perchè bisognerà man mano scartare le navi vecchie e mal ridotte.

Altre navi, navi frigorifere, navi da pesca, sono di importanza secondaria, ma rappresentano anche esse una esigenza.

Dirò anch'io due parole sui cantieri; non mi dilungherò perchè le idee sono state abbastanza chiarite. Sappiamo che i cantieri sono senza lavoro, sappiamo che il costo delle costruzioni navali nei nostri cantieri è superiore del 30 per cento a quello dei cantieri inglesi, vale a dire che il costo dei cantieri inglesi è il 66 per cento del costo dei cantieri italiani. Le cause sono state esaminate accuratamente nel dibattito dagli oratori che hanno preso la parola. L'alto costo dei materiali siderurgici ne è una delle cause più importanti, perchè i nostri materiali siderurgici oggi costano il triplo, e forse più del tripio dei materiali inglesi. Quindi, più ancora che a valle cioè nelle industrie dei

cantieri, il male va curato a monte, cominciando cioè dal lingotto di acciaio; è lì che bisogna iniziare la trasformazione, la razionalizzazione delle nostre industrie.

Io so che esiste uno studio, compiuto da una alta personalità della siderurgia italiana, che arriva ad affermare che potremmo ridurre alla metà il costo dei nostri prodotti siderurgici. Voi capite quale alleggerimento, quale giovamento deriverebbe per i nostri cantieri che potrebbero, così, produrre con minor costo.

Si è forse esagerato nel descrivere l'organizzazione e la efficienza tecnica dei nostri cantieri. I nostri cantieri hanno fatto dei grandi passi avanti, si sono ricostruiti, in questi ultimi anni. Ve ne sono stati alcuni che hanno sofferto molto durante la guerra, ad esempio la Navalmeccanica di Napoli e Castellammare, i cantieri navali riuniti di Palermo, che hanno subito danni, ma li hanno in grandissima parte riparati. Quindi si tratta più di riparazioni, che di sostituzione di materiale. Non si tratta oggi di rifare il macchinario perchè i cantieri sono sufficientemente all'altezza dei tempi e d'altra parte non dobbiamo guardare come ad esempio all'America, perchè essa è attrezzata diversamente. I cantieri americani lavorano in serie un grandissimo numero di navi, e si capisce quindi che hanno quale base la tecnocrazia che è una parola che preoccupa gli operai, perchè quando io costruisco una macchina - che fa il lavoro che farebbero 5 operai - non opero per alleviare la disoccupazione.

Per lavorazioni in serie, certe macchine sono necessarie; per noi che lavorazioni in serie non ne facciamo, queste macchine non sono ritenute indispensabili.

Esuberanza di mano d'opera; se ne è già parlato. C'è la sproporzione tra la capacità produttiva degli impianti e la produzione media effettiva. La capacità produttiva dei cantieri italiani è sempre stata di 250-300 mila tonnellate annue. C'è sempre stata e non è stata mai coperta, neppure quando fra i migliori clienti dei cantieri era la Marina militare. Ho fatto la media, con lo studio delle cifre, delle costruzioni navali nei 12 anni che vanno dal 1928 al 1939. La media annua di produzione era di 65 mila tonnellate di stazza lorda per la Marina mercantile, tra ordinazioni nazionali e ordinazioni estere, e di 35 mila circa tonnellate di peso a

25 Febbraio 1949

nave vuota, che possono più o meno corrispondere ad altrettante tonnellate di stazza lorda, per la Marina da guerra. Quindi si era alle 100 mila tonnellate medie annue.

Il massimo si è raggiunto nel 1938 per la Marina militare, quando si avevano, tra navi in commessa, in allestimento e sugli scali, 156 mila tonnellate.

Il male è grave: oltre alla cura clinica, che il Ministro della marina mercantile ci propone, occorre anche una cura chirurgica; bisogna tagliare, riordinare e modificare le attrezzature. Perchè vi sono cantieri, non forse in Italia ma altrove, che sono attrezzati in modo da poter lavorare anche per costruzioni affini, salvo a riprendere in pieno le costruzioni navali, quando vengono le ordinazioni. Noi potremmo studiare di organizzare qualcosa di simile anche se verranno poi nuovi programmi navali come il Ministro spera e come noi ci auguriamo.

Fu studiato nel 1932-33 da una Commissione il modo di ordinare ed adeguare i cantieri alle esigenze nazionali e ne fanno parte personalità veramente competenti in materia; ma, come talvolta avviene, sorsero interessi contrastanti, si fecero molte discussioni e non si concluse niente. È un problema rimasto insoluto.

Altri motivi: l'alto costo del finanziamento, gli oneri finanziari passivi cui ho accennato nella relazione, che effettivamente gravano, ma che potranno alleggerirsi mano mano se verranno ordinate nuove costruzioni. Circa il 30 per cento dei cantieri meridionali, non voglio aggiungere molto, perchè la questione è stata discussa minuziosamente da vari oratori prima di me. Io però ho compiuto, con l'assistenza di valenti tecnici ed ingegneri che hanno passato la loro vita tra questi problemi, uno studio per vedere più o meno come si spende il denaro per la costruzione di una nave, per esempio, di un tipo « Liberty », di circa 10.800 tonnellate di portata, pari a 7 mila o 7.200 tonnellate di stazza lorda. Il costo di un tipo «Liberty» con lavelocità di 10-11 nodi (perchè se si va alle navi di qualità, in cui la velocità deve essere superiore, le cifre possono cambiare) viene a costare oggi circa un miliardo e 676 milioni di lire. Ordinando ad un cantiere del Sud la costruzione di una tal nave - mentre verrebbero spesi un miliardo e dieci milioni, al Nord, per tutte le sub-forniture - verrebbero spesi al Sud 666 milioni. Come giornate lavorative, su 293 mila giornate lavorative in complesso, 127 mila al Sud, 166 mila al Nord. Quello che interessa vedere, poichè i cantieri sono - come è stato ricordato - officine di montaggio, è che, mentre al Nord si spendono per tutti i materiali e le forniture, che vanno là ordinate, 210 milioni, 800 milioni occorrono per la mano d'opera. La mano d'opera, cioè, è quattro volte il costo dei materiali. Al Sud si hanno 56 milioni di spese per 1 materiali, 610 milioni - ossia quasi 11 volte di più - per la mano d'opera. In definitiva, la percentuale del denaro da spendere al Sud viene ad essere del 39,7. del costo totale. In altri termini, se il programma navale comporta 100 miliardi di spese (e quindi 30 miliardi di ordinazioni al Sud), di questi 30 miliardi effettivamente si spende al Sud soltanto il 40 per cento, e cioè 12 miliardi. Ciò tanto per chiarire obiettivamente le idee.

E vengo adesso al disegno di legge. La Commissione ha presentato delle semplici raccomandazioni, pur avendo esaminato il progetto durante 14 sedute, e di ciò deve essere data lode al nostro Presidente ed ai componenti della Commissione, perchè tutti hanno voluto sviscerare, esaminare a fondo l'argomento. Le conclusioni di questo esame avrebbero potuto essere due: una modifica sostanziale al progetto, che avrebbe portato ad una legge essenzialmente diversa dalla presente, oppure proposte di emendamenti parziali, oltre gli emendamenti apportati dalla Camera dei deputati. La prima soluzione è stata scartata; circa gli emendamenti, si è osservato che essi avrebbero portato ad un ritardo della discussione e dell'approvazione di questa legge senza una sufficiente giustificazione. Pur con tali considerazioni, la Commissione, naturalmente, lascia arbitro il Senato, nella sua veste sovrana, di decidere come meglio avesse creduto.

In sostanza, con questo disegno di legge, lo Stato mette a disposizione dell'armamento 34 miliardi (che, in verità, sono un po' meno, per alcune sovvenzioni e contributi che vengono dati per casi speciali) e invita gli armatori a costruire per una cifra tripla di naviglio. Computando quello che può essere il costo per

25 FEBBRAIO 1949

tonnellate di stazza lorda, risulta (o per lo meno ri u tava quando è stato formulato lo schema di legge) una cifra di 260.000 tonnellate, limite che non bisognerà superare. Il progetto in esame nomina un comitato tecnico che ha, come Presidente, il Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, come membri, alti funzionari del Ministero della marina mercantile, quali il Direttore generale del naviglio e il Direttore generale del traffico, un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio e cinque esperti di chiara fama.

Qualche oratore ha rilevato che il Ministro ha riservato a sè troppa libertà di decisione ma basta una più attenta osservazione per constatare che i vincoli che la legge stessa e gli emendamenti della Camera hanno messo alle decisioni del Ministro sono notevoli. Al riguardo mi vien fatto di ricordare un episodio, un piccolo dialogo che avvenne ad un esame di manovra in un Istituto nautico, tra il professore ed un candidato. Il professore pose questo tema di manovra all'alunno: gli disse: « Tu sei il comandante di una nave, devi uscire dal porto; hai una scogliera sulla dritta, hai una secca sulla sinistra, hai di prua una rete da pescatori, un altro piroscafo sta entrando mentre tu manovri, ed hai vento teso al traverso che ti fa "scarrocciare". Come fai ad uscire? Che fai?». A questo l'allievo rispose: « Io vado sulla banchina e sto a vedere come fa lei ».

Ma il Ministro è troppo abile manovratore in tutti i campi. Egli condurrà la nave in porto felicemente, e tutti ne saremo contentissimi.

Effettivamente i vincoli sono molti; si deve tener conto delle esigenze dell'economia nazionale e, quanto ai cantieri, bisogna tener conto della loro capacità produttiva della loro attrezzatura qualitativa e di quella quantitativa, ed anche del famoso 30 per cento. Il còmpito, quindi, non è facile.

Due parole sui contributi dello Stato, contributi che, come si è detto, raggiungono un terzo del valore delle navi. Il primo contributo è in rapporto al peso dei materiali; il secondo ha un carattere più tecnico, perchè tale contributo (di ammortamento) è basato su due dati tecnici: sul volume globale interno della nave, per quelle superiori a 500 tonnellate, e sulla velocità. Si è esaltato il fattore velocità non solo

per ragioni commerciali, per la rapidità dei viaggi, ma perchè migliora nell'insieme, le qualità evolutive della nave, cosa assai utile, soprattutto in casi di emergenza.

Per le navi inferiori ad un tonnellaggio di 500 tonnellate non si tiene conto del fattore velocità perchè esso ha un'importanza minore. In una tabella allegata sono invece considerati il tonnellaggio delle navi e la potenza dell'apparato motore in H. P.

Il terzo contributo, il cosidetto contributo integrativo, equivale a un sesto del valore della nave, ossia circa al 16 per cento del costo. È stato proposto, da taluni componenti della Commissione, che anche per questo contributo venissero dati anticipi durante la costruzione come, a norma dell'articolo 14 del disegno di legge, viene fatto per ciò che riguarda i primi due contributi: contributo sui materiali e contributo di ammortamento. La proposta è stata inclusa sotto forma di raccomandazione.

Esistono altre agevolazioni: le importazioni in franchigia, l'esenzione dal diritto di licenza, esenzioni fiscali, esenzione dall'imposta di ricchezza mobile - che era per 5 anni e che la Camera dei deputati ha ridotto a 3 anni – e l'esenzione dalla requisizione e noleggio obbligatorio per la durata di 5 anni. Si trattava del noleggio per il caso di emergenza e di guerra; per le petroliere è stato usato un più largo trattamento dato che le petroliere hanno dei contratti, i così detti «Time charters» a lunga scadenza, a volte fino a 5, 10, 15 anni. Si è voluto fare pertanto ad esse un trattamento di favore limitando il diritto di requisizione da parte dello Stato soltanto al caso di guerra escludendo i casi di emergenza.

La legge va incontro anche a coloro che desiderano fare modificazioni o trasformazioni o riparazioni, e ciò allo scopo di migliorare qualitativamente il naviglio esistente: sono stabiliti dei premi, detti di miglioramento, in particolar modo per installazione di apparati nuovi e di parti di apparati motori. L'onorevole Cappa ha accennato alla convenienza che si vedrebbe da alcuni armatori nel cambiare gli apparati motori delle «Liberty»: si tratterebbe di togliere le vecchie macchine e di mettere dei motori a combustione interna. Naturalmente la spesa è forte; l'economia

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

peraltro sarebbe del 50 per cento nel combustibile che si consuma.

Quanto al finanziamento lo Stato accorda la garanzia sussidiaria non superiore al 40 per cento del costo della nave.

L'articolo 25 ha attratto particolarmente l'attenzione della Commissione, in quanto che esso riguarda 4 piccole società che sono le Società di navigazione per il collegamento tra continente e isole ed isola ed isola: esse sono la «Toscana», la «Partenopea», la «Meridionale » e la « Ionia ». Per queste linee indispensabili è previsto il contributo totale di un miliardo e 200 milioni di spesa per costruzioni di piccole unità tra le 400 e 600 tonnellate. Il disegno di legge prevedeva un Ente cui affidare la costruzione di queste unità; la Commissione ha invitato il Ministro a studiare la possibilità che le sopraddette società (che in seguito potrebbero esercitare queste linee, per le quali le convenzioni sono già scadute) siano chiamate anche per concorrere alla costruzione delle navi. È una raccomandazione che forse non è stata bene interpretata da qualche collega che ha inteso che la Commissione volesse proporre che a queste società si affidasse senz'altro l'esercizio delle linee anzidette, mentre effettivamente si intendeva parlare della «costruzione» delle unità.

La Commissione ha portato tutta la sua attenzione su quanto riguarda il Navalpiccolo, che costituisce un delicato argomento. Abbiamo avuto anche l'onore di ascoltare durante le discussioni altri colleghi non appartenenti alla 7ª Commissione che sono venuti a prospettare esigenze di pescatori, esigenze di piccoli proprietari che hanno avuto l'unico mezzo di lavoro distrutto dalla guerra e che domandano di essere agevolati. La Camera dei deputati ha portato i 500 milioni, che erano assegnati per andare incontro ai piccoli proprietari, ad un miliardo ed ha ammesso la possibilità che tanti piccoli proprietari potessero raggrupparsi per costruire navi più grandi, perchè oggi la crisi è proprio del naviglio piccolissimo, dei piccolissimi pescherecci, che non potendo sostenere le spese e le tasse cui sono soggetti, debbono rinunciare alla loro attività. È stato quindi raggiunto un accordo su possibili raggruppamenti di proprietari per costruire navi fino a un massimo di 600 tonnellate di stazza lorda. Sono state proposte da qualche collega 1200 tonnellate di stazza lorda come limite massimo; bisogna però ricordare che una nave di 600 tonnellate di stazza lorda costa 250 milioni, che l'articolo prevede una assegnazione di un miliardo e quindi anche calcolando i contributi governativi per il rimborso di danni di guerra che lo Stato dà per certe navi, si potrebbero costruire al massimo 5 o 6 navi, che non sarebbero molte anche dal punto di vista cui la legge mira, di dar lavoro ai piccoli cantieri che sono numerosi lungo le coste italiane. È sembrato alla Commissione che la cifra di 600 tonnellate fosse adeguata; però non è sembrata sufficiente la cifra di un miliardo per andare incontro a tante esigenze ed ecco perchè la Commissione ha invitato il Ministro a cercare di ottenere lo stanziamento di un altro miliardo in modo da poter arrivare oltre alle 150 tonnellate, che dànno diritto ai proprietari di aspirare di essere ammessi a questi benefici, e fino a 300 tonnellate, tenendo anche in equa considerazione i pescherecci.

Il naviglio da pesca nel progetto di legge è già tenuto in particolare considerazione. Nelle tabelle, dove sono segnate le misure dei contributi da dare ad esso, il naviglio da pesca ha dei vantaggi, vantaggi che si aggirano intorno al 25 per cento rispetto alle altre piccole unità.

Per quel che riguarda la Cooperativa «Garibaldi» non sappiamo con esattezza se i 500 milioni dell' A.U.S.A. siano tuttora disponibili. Ad ogni modo, l'onorevole Ministro ha dichiarato in Commissione che, oltre il miliardo che qui è contemplato, cercherà di andare incontro alla Cooperativa con altri 500 milioni.

Dopo di ciò non ho altro da dire. Posso concludere affermando che, a mio parere, questo disegno di legge deve essere da noi accolto con soddisfazione e con gioia, perchè con esso lo scopo di dar lavoro ai cantieri e di incominciare a dare alla Nazione una marina mercantile all'altezza delle nostre tradizioni è certamente raggiunto: tappa importante nella nostra opera di ricostruzione. Le navi varcano i mari e gli oceani, raggiungono le più remote contrade, ove i nostri connazionali ammireranno e faranno ammirare quelle opere, frutto della capacità del nostro Genio navale che, co-

DISCUSSIONI

25 Febbraio 1949

me universalmente riconosciuto, non fu mai secondo a nessun altro, e frutto del lavoro delle nostre magnifiche maestranze.

Per tutto il complesso delle ragioni esposte, la Commissione vi propone, onorevoli colleghi, l'approvazione di questo disegno di legge. (Vivi applausi e molte congratulazioni).

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

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Onorevoli senatori, su questa importante discussione, soprattutto dopo la relazione così esauriente del senatore Casardi, ho poco da aggiungere. Vorrei prima di tutto ringraziare il Senato per l'importante contributo che è stato dato a quelle che potranno essere le direttive della politica marinara del Ministero della marina mercantile e soprattutto le direttive per la formulazione dei futuri programmi di costruzioni navali. Però vorrei cercare di cancellare una impressione che mi è parso siasi formata in questa aula durante la discussione, che cioè il Senato volesse approvare questa legge soltanto perchè si trattava di una legge di carattere sociale urgente, e non già perchè rispondesse anche a esigenze di carattere economico. Evidentemente questa legge risponde ad esigenze di carattere sociale ed è stata elaborata tenendo presenti le condizioni in cui si trovano le maestranze dei nostri cantieri, ma essa risponde anche ad evidenti criteri di carattere economico, perchè non si tratta solo di dare lavoro alle maestranze dei cantieri, ma anche di ricostruire la flotta mercantile soprattutto nel settore delle navi da passeggeri.

Ed io cercherò di convincere di ciò gli onorevoli senatori di modo che essi, votando la legge, siano sicuri che non soltanto vanno incontro ad esigenze legittime ed umane di carattere sociale, ma assicurano la ricostruzione di un importante settore della Marina italiana.

Quali sono i caratteri essenziali di questa legge? Si tratta di una legge – il relatore lo ha già accennato - la quale favorisce la costruzione di navi mediante contributi. Nell'importante discussione, che ha avuto luogo nell'altro ramo del Parlamento, l'onorevole Corbino ha accennato al significato di questi aiuti svuotandolo di ogni contenuto, diremo così troppo particolare. L'onorevole Corbino ha detto in sostanza che in questo determinato settore dell'industria meccanica i contributi si dànno sotto forma di dazi protettivi. Quando si costruisce un'automobile, la costruzione dell'automobile non è fatta con sussidi, ma attraverso dazi protettivi, per cui praticamente l'industriale riceve un beneficio, che il consumatore paga indirettamente.

Per le navi ciò non è possibile, perchè la nave entra immediatamente in concorrenza con quelle di altri paesi e l'armatore non può beneficiare di sussidi sotto la forma di dazi, ma ne deve beneficiare con un intervento diretto dello Stato.

Questi contributi che noi diamo per la costruzione delle navi sono giustificati? O per meglio dire, la misura del 30 per cento circa è eccessiva, o no? Noi ci siamo cautelati nel miglior modo possibile per avere tutte le garanzie che questi contributi fossero veramente corrispondenti alle necessità di adeguamento dei costi dei cantieri italiani ai costi dei cantieri internazionali e particolarmente dei cantieri inglesi. Io credo che il contributo di circa il 30 per cento sia stato attentamente calcolato dai nostri tecnici; e posso quindi con tranquilla coscienza affidare al vostro voto una legge che contempla contributi di questa natura.

Ma io vorrei, prima di accennare al problema dei costi e a quello dei cantieri, rispondere ad una domanda che mi è stata fatta da parecchi senatori: perchè questa legge è arrivata con tanto ritardo?

Rispondo subito. Questa legge è arrivata alla discussione con un certo ritardo per un motivo molto semplice. Quando si fa una legge che comporta oneri per lo Stato bisogna trovare i fondi occorrenti; e per la legge in discussione questi sono prelevati dal fondolire, ed il fondo lire è ricavato dagli accordi bilaterali nell'ambito del piano Marshall. Gli accordi bilaterali contengono una clausola in forza della quale la utilizzazione del fondo lire deve essere concordata con la Nazione che dà tali aiuti. È chiara quindi la ragione per cui sono passati parecchi mesi per arrivare ad un accordo con il Paese interessato, che ci dà somme così importanti. Ma non è solo questo problema che ha determinato il ritardo lamen-

25 Febbraio 1949

tato. Ci sono state anche preoccupazioni di altra natura. Il Ministero era preoccupato che questo disegno di legge rispondesse veramente alle esigenze dell'economia nazionale. L'onorevole Cappa, nel suo importante discorso fatto ieri, ha detto che praticamente il disegno di legge era già pronto nel mese di marzo dello scorso anno. Debbo dar atto all'onorevole Cappa che, grazie ai lavori preparatorî da lui stesso diretti a suo tempo, abbiamo potuto spingere questo nostro disegno di legge molto più rapidamente che non altri progetti, che cadono nello stesso quadro del piano Marshall. Tuttavia abbiamo dovuto, anche nell'esame dei due progetti elaborati dall'allora Ministro Cappa, operare importanti revisioni e ritocchi. Basta accennare al problema delle 30 mila tonnellate che secondo uno dei due schemi dell'onorevole Cappa dovevano essere costruite direttamente per conto dello Stato. L'onorevole Cappa ricorderà che allora il Consiglio dei Ministri nominò una Commissione di Ministri, che, mi pare, non fu d'accordo su questo criterio e pregò il Ministro Cappa di riesaminare il problema. Questo riesame l'abbiamo dovuto fare noi in seguito. Tutto ciò naturalmente ha determinato ritardi. Ma, ripeto, il ritardo maggiore è dovuto al problema finanziario. Non era possibile fare diversamente da come si è fatto, tanto più che questo disegno di legge comporta una spesa massiccia di 34 miliardi che non potevano essere trovati altro che nel quadro del fondo lire. Desidero accennare adesso al problema che è stato abbondantetemente trattato in questa discussione, quello dei cantieri. Si è domandato se questo disegno di legge risolva il problema dei cantieri. Questo disegno di legge non è stato fatto per risolvere il problema dei nostri cantieri. Penso che nessun progetto può essere elaborato per portare a soluzione questo problema. Però posso dire che questo disegno di legge aiuta a risolverlo. Quale è il problema dei cantieri italiani? Si è già accennato in sede di Commissione, e durante questa discussione, a tale annoso problema. I cantieri italiani producono oggi ad un costo che è superiore di circa 50 per cento al costo dei cantieri britannici, che sono presi come punto di riferimento; quindi la differenza è del 30 per cento rispetto al costo italiano. Quali sono le ragioni di questa differenza? Le ragioni sono molteplici. Ma vorrei prima di tutto convincere gli onorevoli senatori che il problema non si pone in termini di eliminazione massiccia di un gran numero di cantieri. Mi pare che ci sia stato un errore nell'impostazione quando si è detto che il numero dei nostri cantieri è eccessivo, perchè il fabbisogno italiano di navi è assai inferiore alla loro potenzialità di produzione. In altri termini si dice, grosso modo, che l'Italia ha bisogno di un certo tonnellaggio di navi e che i cantieri possono produrre trecentomila tonnellate all'anno, che sono troppe per noi; quindi si dovrebbe eliminare un certo numero di cantieri. Se ragionassimo in questo modo, commetteremmo un grave errore. Credete voi che i cantieri britannici producono solo per il fabbisogno del loro paese? Producono, è vero, per il fabbisogno della flotta militare e mercantile britannica, ma anche per quello di almeno altri 20 Stati che passano le loro ordinazioni. Il problema quindi dei cantieri italiani va visto non solo in rapporto al mercato italiano, ma in rapporto al mercato mondiale.

Se l'industria italiana potesse produrre ai costi internazionali, il problema dei cantieri si porrebbe in modo completamente diverso. Noi potremmo produrre un tonnellaggio anche superiore a quello di cui ha bisogno la Marina mercantile italiana. Certamente la produzione per i bisogni del nostro Paese è un elemento di quel complesso che è rappresentato dalla potenzialità dei cantieri, ma non è l'unico; è chiaro che anche nel caso deì cantieri inglesi la produzione per la bandiera inglese è uno dei fattori fondamentali, ma non l'unico.

Se in Italia riuscissimo veramente a ridurre il costo della nostra produzione ed a metterci in concorrenza con quella britannica, evidentemente potremmo costruire anche per altri Stati e potremmo anche aumentare la capacità di produzione nazionale. Il problema è tutto qui; e cioè è un problema di costi. Se questi fossero al livello internazionale, molto probabilmente i nostri cantieri non sarebbero in numero eccessivo, anzi risulterebbero appena sufficienti al fabbisogno del mercato internazionale. Quale è il problema dei costi? Un altro « slogan » che ho inteso accennare anche dalla stampa è che i nostri cantieri non

25 FEBBRAIO 1949

sono sufficientemente razionalizzati, e che occorre razionalizzarli. Anche qui c'è un errore. Dall'esame che abbiamo fatto fare dai nostri tecnici, abbiamo osservato che la maggioranza dei cantieri italiani oggi ha un'attrezzatura che corrisponde a quella dei più moderni cantieri degli altri paesi. Ci sono certo dei cantieri che hanno bisogno di una modernizzazione, ma non è esatto che tutti siano in queste condizioni. Ci sono dei cantieri in Italia che possono competere benissimo, dal punto di vista della razionalizzazione, con quelli stranieri e, ad esempio, con quelli britannici.

Non possiamo evidentemente introdurre nei nostri cantieri dei metodi che possono essere invece adottati nei cantieri americani dove si fa una produzione in serie di navi. Qual'è quindi la ragione per la quale i nostri cantieri producono a costi molto più alti? Si dice: eccesso di mano d'opera. Mi pare che anche questa sia una visione superficiale del problema, perchè l'eccesso di manodopera si deve riferire ad una certa produzione, effettiva; ma se questa aumenta, l'eccesso si riduce e può anche scomparire. Ammettiamo la produzione effettiva, con la riduzione dei costi; e allora anche l'eccesso di manodopera – parlo di quella qualificata - potrà ridursi e scomparire. Così anche l'apprezzamento dell'eccesso di manodopera risulta legato alla riduzione dei costi, allo stesso modo che vi è legato l'eccesso attuale degli impianti.

Qual'è quindi l'aspetto esatto del problema ? Eccesso di persone ?

Se noi osserviamo l'incidenza della mano d'opera nel costo di una nave, noi ci rendiamo conto che questa incidenza è relativamente minima. Essa è inferiore al 18 per cento del costo totale della nave, anche tenendo conto dei gravami previdenziali. È chiaro che il problema va posto in un modo diverso. Il problema principale dei cantieri italiani è il costo delle materie prime, di cui essi si servono. Non esiste quindi il problema dei cantieri, ma un problema dell'industria italiana nel suo complesso e particolarmente nell'industria meccanica e siderurgica. Date ai cantieri la possibilità di avere materiale siderurgico a prezzi internazionali, e avremo risolto il 90 per cento del problema cantieristico italiano. Ora, chiedere ad una legge per la costruzione di navi di risolvere il problema dei cantieri, è una contraddizione in termini. Bisognerebbe che questa legge influisse nello stesso tempo sulla produzione della siderurgia e sulla industria meccanica italiana. Questo la legge non lo può fare.

Si dice: ma questa legge praticamente non risolve nulla. Io vorrei attirare l'attenzione del Senato sul problema fondamentale della legge. Essa costituisce uno degli elementi della ricostruzione nazionale, ricavati dal piano Marshall e fa parte di ben più vasto programma di ricostruzione il quale contempla anche un riesame generale della produzione nel campo della siderurgia ed un riassestamento dell'industria meccanica.

Qual'è l'utilità di questa legge? L'utilità fondamentale è di dare lavoro ai cantieri in un periodo in cui noi stiamo riorganizzando tutto il sistema economico italiano con piani e con progetti che sono paralleli a questo. Basta soltanto pensare a quello per l'assetto della siderurgia, che pure fa capo al piano Marshall, nell'orbita del quale si sta attuando quel complesso imponente di prestiti (loans) a quegli industriali che vogliono ricostruire le loro industrie o attrezzarle con macchine più perfezionate. È nel quadro generale del piano Marshall, che va visto il valore di questa legge che mette i cantieri in condizioni di potere, durante questo triennio, avere del lavoro, perchè l'operazione di riconversione non può avvenire a freddo, ma a caldo, a differenza della chirurgia, e cioè nel momento in cui gli organismi lavorano. Noi mettiamo i cantieri in condizioni di lavorare, e in questo periodo vi sarà una riorganizzazione della siderurgia e dell'industria meccanica che contribuirà a favorire un adeguamento dei costi.

È probabile che alla fine del triennio i cantieri italiani, se non avranno la possibilità di adeguarsi esattamente ai costi internazionali, si avvicineranno però molto ad essi. La prossima legge, che noi faremo, dovrà tener conto di tale processo progressivo di assestamento. Chiedere a questa legge di risolvere il problema dei cantieri è una cosa assurda, mentre è certo che essa contribuirà a risolverlo perchè li pone in condizione d'attendere l'assestamento generale dell'industria italiana. Gli onorevoli senatori possono quindi votare in

25 FEBBRAIO 1949

piena coscienza questa legge, che non lascerà le cose come prima, ma le modificherà in modo fondamentale, avviando l'industria cantieristica verso un assestamento di carattere razionale.

Un altro aspetto del problema affrontato dagli onorevoli senatori è stato quello del programma di costruzioni navali; qual'è questo programma? Se l'Italia fosse in un regime di economia rigidamente pianificata o, diciamo pure, in un regime totalitario, dichiaro che non avrei presentato questa legge; ne avrei presentata un'altra; avrei detto che lo Stato costruisce per suo conto un certo numero di navi, per un determinato tonnellaggio, e con determinati caratteristiche, per darle poi in gestione ai vari armatori. Il Governo francese ha fatto qualcosa di analogo. Esso si è trovato di fronte ad una flotta semidistrutta ed ha voluto ricostruire con questo sistema. Si è fatto lui stesso committente della costruzione delle navi, ne ha stabilito lui i tipi e por le ha cedute in gestione ai vari armatori in proporzione delle perdite che essi avevano subito durante la guerra.

Noi questo sistema non lo abbiamo adottato, nè vogliamo applicarlo. Il Consiglio dei Ministri ha deciso che non era il caso di marciare per la stessa strada salvo per un piccolissimo numero di navicelle occorrenti a taluni servizi indispensabili di comunicazione. Noi siamo scesi sul terreno di un equilibrio tra una economia pianificata ed una economia liberista; un sano equilibrio, io penso. Da un lato, lo Stato non si estranea completamente agli orientamenti ed ai programmi verso cui deve essere indirizzata la ricostruzione della Marina mercantile, ma lascia però che giochi la iniziativa delle forze interessate. Lascia praticamente che gli armatori stessi indichino le navi, di cui essi hanno bisogno. Lo Stato interviene per determinare un orientamento generale, quasi per suggerire a queste forze, qual'è il vero e profondo loro interesse. Infatti molte volte il vero interesse sfugge alla sensibilità di questi armatori, perchè essi vedono soltanto quello immediato, e non hanno e non possono avere una visione larga e lungimirante come quella dello Stato, (che tiene conto e contempera tutti i vari interessi e compone le contrastanti forze) per il bene generale e futuro del Paese.

Qual'è quindi il programma? Non può essere che un programma di orientamento. Noi ci rendiamo perfettamente conto che, nella situazione attuale, occorrono soprattutto navi per passeggeri. Se noi lasciassimo agire puramente e semplicemente il mercato, se il mercato non avesse una guida, probabilmente la reazione dell'armamento libero a questa libertà sarebbe quella di orientarsi verso la costruzione di navi cisterne, perchè queste possono dare maggiore tranquillità di utilizzazione. È chiaro che ciò non corrisponde all'interesse generale del Paese. Noi ci troviamo di fronte a problemi di carattere sociale, come l'emigrazione; di carattere economico, come il turismo, che noi non possiamo risolvere se abbiamo soltanto navi cisterne. Abbiamo perciò queste due tendenze, che potrebbero portarci ad una esuberanza di navi cisterne l'una, alla costruzione di navi per passeggeri l'altra. È in questa politica che noi ci siamo orientati nella elaborazione di questa legge. E la distribuzione del tonnellaggio che noi abbiamo indicato di circa metà per l'armamento privato e metà per il gruppo Finmare, non è una soluzione equitativa del problema, come se si dovesse attuare un criterio di giustizia distributiva, o se si trattasse di una torta da dividere tra i vari armatori e la Finmare; ma quella distribuzione è stata fatta secondo una valutazione organica delle esigenze della Marina mercantile. Occorrono navi passeggeri per un determinato tonnellaggio e, d'altra parte, ci rendiamo conto che occorrono anche navi cisterne o di altro speciale tipo.

Ora, quali sono gli armatori che più sono qualificati a gestire un determinato tipo di navi e quali sono quelli più qualificati a gestire un altro tipo di navi?

Noi abbiamo in Italia un sistema che è qualificatissimo per gestire navi da passeggeri, e cioè la Società del gruppo Finmare: perchè non dovevamo approfittarne? D'altro canto abbiamo un armamento libero che è qualificatissimo per gestire navi da trasporto merci, solide e liquide: è chiaro che anche questi armatori debbono essere incoraggiati in tale loro attività. Si è invece alimentato un dualismo che non aveva e non ha nessuna ragion d'essere, e si è fatta una polemica tra la Società del gruppo Finmare e l'armamento li-

25 Febbraio 1949

bero e ci sono persino agitate polemiche tra liberismo e socialismo.

Io, che sono socialista, debbo prendere atto che in questa materia la pianificazione è estremamente difficile. Lo Stato norvegese, ad esempio, che ha un governo socialista, ha socializzato in quasi tutti i settori, ma non nel settore della marina. Non si è fatto quasi nulla in questo campo, perchè in esso gioca la concorrenza immediata nel mercato internazionale. È difficile socializzare quando si entra in contatto immediato con la concorrenza di altri paesi. Ecco perchè gli stessi norvegesi si sono presi cura in questo settore di ritornare alla situazione precedente dell'armamento libero; e il naviglio norvegese ha uno sviluppo floridissimo anche oggi.

Non è quindi su questo terreno che è possibile impostare una discussione di carattere polemico tra pianificazione e liberismo, tra armamento libero e società sovvenzionate.

Il problema è del tutto diverso. Non si debbono dunque ostacolare le società che sono da tempo qualificate a gestire i servizi da passeggeri anche perchè hanno magnifiche tradizioni, che costituiscono un capitale che sarebbe un delitto distruggere. Considerate, onorevoli colleghi, il capitale accumulato dalla superba tradizione di società come il «Lloyd triestino» e come l'« Italia ». Perchè volete distruggere questo meraviglioso patrimonio che è quasi patrimonio della Nazione? Evidentemente, non potevamo farlo, anche perchè queste società costituiscono un onere per la collettività in quanto sono prive di navi. È curioso che si rimproveri a tali società di avere delle gestioni che non sono attive e nello stesso tempo si ostacoli la possibilità di far loro costruire quelle navi che le metterebbero in condizione di poter gestire in modo razionale le loro imprese. È evidente che queste società, le quali a causa della guerra hanno perso il 90 per cento del loro tonnellaggio, non possono avere un bilancio attivo. Il «Lloyd triestino» è in queste condizioni, perchè non ha navi: dategli le navi, mettetelo in condizione di riprendere i traffici con l'Oriente e con l'Australia, e vedrete che i bilanci ritorneranno ad essere attivi.

Ebbene, che cosa abbiamo visto? Che alcune di queste società come l'« Italia » sono oggi in piena efficenza, e non solo non

gravano sullo Stato, ma hanno anche dei bilanci attivi. Questa è la situazione. In conseguenza, non creiamo antagonismi, non creiamo contrasti che non devono esistere tra armamento libero e società dei servizi sovvenzionati. Stabiliamo invece una atmosfera di emulazione nell'interesse della marina italiana! Lo unico contrasto che ci deve essere, in un certo senso, è tra la marina italiana e quella degli altri paesi: ma anche questo deve essere un contrasto pacifico, di emulazione, perchè il mare deve affratellare tutti gli uomini e non dividerli! Uniamoci quindi tutti con spirito di solidarietà nell'interesse dell'economia nazionale! (Applausi dal centro. Interruzione dell'onorevole Mancini).

È un vero peccato che il senatore Mancini, che è così competente in materia navale, non abbia portato il contributo della sua esperienza in questa discussione e si limiti a farlo adesso: avremmo desiderato che il senatore Mancini avesse parlato prima su questo importante problema!

Questo è il punto fondamentale della legge. Quindi, la ripartizione del tonnellaggio da costruire – ne assumo l'impegno – avverrà con criteri veramente razionali ed equi. Ho già dichiarato, in sede di Commissione, e lo ripeto qui in Assemblea plenaria, che la ripartizione del tonnellaggio avverrà nella misura del 50 per cento agli uni e agli altri. In altri termini, sulle 260 mila tonnellate che saranno costruite (se tante saranno realizzabili con gli stanziamenti che questa legge concede), 130 mila circa verranno assegnate alla Finmare e 130 mila all'armamento libero.

È chiaro che, se l'armamento libero non coprisse con le sue domande le 130 mila tonnellate, noi ci riserveremmo di passare il residuo di tonnellaggio non utilizzato alla Finmare. Ma anche queste assegnazioni avranno un limite, perchè è chiaro che il tonnellaggio che sarà costruito dalla Finmare è condizionato alle possibilità di finanziamento.

Quali navi intendiamo di costruire? Qui alcuni senatori hanno sollevato il problema delle navi di lusso, e io ritengo che sia quasi superfluo dire che nessuno oggi pensa di costruire navi di lusso. Le navi che noi intendiamo siano costruite devono rispondere alle esigenze della economia nazionale. Queste esigenze, quali

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

sono? Anzitutto si tratta di avere navi che possano trasportare razionalmente un grande numero di emigranti. Il problema qui non va visto in una situazione statica: dobbiamo vedere lo sviluppo della emigrazione italiana; dobbiamo tener conto di tutte le iniziative che sono già in corso, soprattutto nel campo internazionale, per dare sviluppo alla nostra emigrazione. Basterebbe riferirei al discorso di pochi giorni fa del Presidente degli Stati Uniti d'America, in cui il problema della emigrazione italiana ha avuto un grande rilievo. Dobbiamo anche vedere tale problema in funzione dello sviluppo del turismo. Se noi consideriamo che lo scorso anno la Francia per il turismo ha incassato 60-70 milioni di dollari e l'Italia solo 5 o 6, vedete quale campo immenso di attività sia da sfruttare ancora oggi. Migliaia e migliaia di turisti americani debbono venire nel nostro Paese, e noi non abbiamo saputo ancora attirarli. Le navi che saranno costruite dovranno essere idonee a trasportare gli emigranti in uscita e al ritorno i turisti. Ci si dice che queste navi non devono essere di un tonnellaggio eccessivo: questa è una preoccupazione sacrosanta; sarebbe un vero delitto costruire delle navi paragonabili a quelle che sono state fatte durante il così detto regime fascista. Quale deve essere il limite di tonnellaggio di queste navi? Io credo, vedete, che più che al tonnellaggio occorra badare ad altro elemento concreto. L'onorevole Corbino, che è un competente in materia, ha fatto notare nell'altro ramo del Parlamento che ciò che più preoccupa, dal punto di vista del costo di esercizio, è la velocità delle navi. Del resto, l'onorevole Cappa molto opportunamente ha fatto notare come il dittatore, che ha governato il nostro Paese, avrebbe voluto navi della velocità di 45 nodi all'ora; giustamente i tecnici avevano osservato, che fatti i calcoli, per raggiungere una tale velocità, bisognava sistemare su ogni nave tanti motori il cui volume avrebbe superato quello della nave stessa, il che è un paradosso evidente. I costi di esercizio delle navi crescono in proporzione geometrica della velocità. È soprattutto sotto questo aspetto che dobbiamo considerare le caratteristiche delle navi, stabilendo una velocità non eccessiva; e dobbiamo orientarci, per le navi da adibire alle linee con il Nord e Sud America, verso una stazza di 25 mila tonnellate con una velocità massima di 22 nodi.

Vi leggerô alcuni dati molto significativi su quello che è l'orientamento delle Marine estere in questo campo. Abbiamo già in Italia l'esperienza di due navi di 23 mila tonnellate, il «Saturnia» e il « Vulcania », che sono navi attive. Vediamo quale è la situazione degli Stati Uniti, dell'Inghilterra e della Francia, che sono i paesi più interessati a questo problema. Sono in esercizio oggi in America navi di 33 mila tonnellate (26 mila tonnellate di stazza americana corrispondono a 33 mila nostre) con 22 nodi orari di velocità, e sono in costruzione per «l'Export Lines» due transatlantici di 30 mila tonnellate con 25 nodi di velocità; a questo noi non potremo arrivare. Pare che sia in ordinazione una nave di 48 mila tonnellate con velocità ancora più alta, e cioè di 28 nodi.

Nella Gran Bretagna, a parte la «Queen Elisabeth » e la « Queen Mary » che sono di 80 mila tonnellate, sono in esercizio 16 navi transatlantiche tutte superiori alle 25 mila tonnellate, fra cui il « Caronia » di 34.000 tonnellate, fra cui sono il « Pretoria » di 28 mila tonnellate, l'« Edimburgo » di 26 mila tonnellate, i tipi « Dominions » di 27 mila tonnellate, il « Britannia » di 26 mila tonnellate, l'« Empress of Scotland » di 26 mila tonnellate. Vedete dunque che sono navi di un tonnellaggio che va dalle 26 mila alle 30 mila tonnellate, con una media di 22 nodi e mezzo di velocità. In Francia, sono in servizio tre navi di grosso tonnellaggio, rispettivamente di 49, 29 e 42 mila tonnellate, sono in costruzione due unità del tipo « Fiandre » di 22 mila tonnellate e con 23 nodi di velocità; è prevista poi la costruzione, in sostituzione del « Normandie », di una o due navi di 45-50 mıla tonnellate con 30 nodi di velocità.

Dico subito che non ci metteremo mai su questo piano, se non che potranno esser costruite navi che avranno un tonnellaggio di circa 25.000 tonnellate di stazza lorda, con una velocità di circa 21 nodi in navigazione. Saranno navi modeste, economiche, a confronto di quelle di altre flotte europee; navi che potranno trasportare emigranti.

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

Vi darò qualche elemento concreto di giudizio. Sono delle navi che possono trasportare circa 1400 passeggeri, di cui 1200 emigranti; quindi navi di carattere utilitario, e poichè hanno le seconde e le terze classi intercambiabili, sono bene utilizzabili anche dal punto di vista turistico. Queste sono le caratteristiche fondamentali delle navi maggiori; poi ci saranno molto probabilmente delle navi di un tonnellaggio inferiore, e cioè di 13 mila tonnellate da adibire alle linee dell'Oriente, Australia, India, ecc. Si faranno poi navi per servizi mediterranei, per la Sardegna e per la Sicilia, 5 navi uguali di circa 5000 tonnellate. Voi direte che è eccessivo, però vi debbo far osservare che noi dobbiamo tener conto nelle nostre costruzioni, dello sviluppo di queste linee. La linea Napoli-Palermo, ad esempio, ha già ripreso il prolungamento su Tripoli e su Tunisi. Le costruende navi debbono avere caratteristiche rispondenti anche alle maggiori attività di traffico. Occorrono poi navi da adibire ai servizi locali di comunicazione indispensabili. Questo, grosso modo, è il programma di costruzioni che noi appoggeremo. Ci saranno poi le richieste dell'armamento libero. Quali saranno queste ordinazioni? In linea generale sembra si tratti di navi cisterna. L'onorevole relatore ha detto che il bisogno di queste navi aumenterà ancora negli anni che verranno: tuttavia anche in questo campo bisogna andare con molta prudenza. C'è oggi nel mondo una corsa alla costruzione di navi di questo tipo, in previsione anche dell'intensificazione del consumo di petrolio nei vari Paesi, ma confermo che converrà agire con saggezza. Noi terremo conto di tutte le domande e le sottoporremo al comitato tecnico-economico. Ritengo che si possa incoraggiare con maggior tranquillità la costruzione di navi miste. Non è escluso che vengano anche da parte dell'Armamento libero richieste per la costruzione di navi miste o di navi da passeggeri; dichiaro nel modo più formale che noi non faremo nessun ostacolo. Non vogliamo creare un monopolio in favore della Finmare, pur essendo evidente l'opportunità, anzi la necessità di porre il gruppo in condizioni di sempre maggiore efficienza.

Questo è il criterio che ha ispirato la nostra politica e, come vi ho detto, è un criterio di lealtà e di onestà. Non abbiamo assunto posizione in favore di un gruppo o in favore di un altro gruppo, ma abbiamo cercato e cercheremo di assumere una posizione di obiettività, nell'interesse del nostro Paese.

Vorrei ora rispondere brevemente ad alcune osservazioni che sono state mosse dagli onorevoli senatori che sono intervenuti in questa discussione, cercando di dare assicurazioni almeno per i punti più importanti dei loro interventi.

Non vedo qui l'onorevole Mastino il quale ha parlato in rappresentanza degli interessi della sua generosa regione. Egli ha sollevato il problema dei trasporti tra il continente e l'Isola. Io ho già risposto. I trasporti per le grandi isole e il continente saranno effettuati con 5 navi uguali di circa 5000 tonnellate, delle quali due saranno adibite al servizio con la Sicilia e due con la Sardegna, e una sarà tenuta in riserva. Sono navi che potranno raggiungere la velocità di 17 nodi, come chiedeva l'onorevole Mastino, e quindi hanno quel requisito che può risolvere l'altro problema da lui posto del percorso in sette o otto ore, se sarà possibile conciliare i servizi marittimi con quello ferroviario della Sardegna. Egli ha anche sollevato il problema dei ferry-boats con l'Isola. Il problema è allo studio del nostro Ministero. L'onorevole Mastino si preoccupa dicendo che non consiglierebbe di risolverlo immediatamente. Egli pensa che il problema dei ferryboats vada posto in un secondo tempo. È una considerazione molto giudiziosa, di cui sarà tenuto il debito conto. Veramente io avevo l'intendimento di tentare fin da ora l'esperienza dei ferry-boats con la Sardegna. Mi consta che ci sono delle linee, soprattutto nelle zone americane, in cui i ferry-boats fanno percorsi anche di 600 miglia, per esempio fra le Antille e il continente, e noi ora ci spaventiamo che un ferry-boats compia un percorso di 120 miglia, quale è la distanza fra Civitavecchia e Olbia. Ad ogni modo il problema sarà studiato, ma 10 penso che, purtroppo, non potrò realizzare questo mio progetto, almeno con questo programma. Per ora quindi è opportuno limitarsi alla costruzione. Il problema dei ferry-boats lo affronteremo in un secondo tempo.

L'onorevole Ferrari, che non vedo qui presente e me ne duole, perchè aveva sollevato

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

alcune obiezioni importanti, ha fatto soprattutto tre accenni fondamentali. Egli ha detto per prima cosa che il programma non è sufficientemente ampio. Sono perfettamente d'accordo con lui. Se l'onorevole Ferrari avesse la bontà di trovare il modo per avere altri 30, 40 o 50 miliardi io sono disposto a fare un altro programma e presentarlo dopodomani al Senato. Il guaio è che io non ho questo potere miracoloso di trovare quattrini. Abbiamo potuto attraverso il fondo-lire ricavare somme rilevanti, ma tenete conto che la somma per il contributo dello Stato è quella meno notevole, perchè oltre ai 34 miliardi stanziati vi sono poi i finanziamenti per le costruzioni. Un progetto di questo genere vuol dire investire 100 o 120 miliardi nel settore navale. È facile dire il che progetto non è sufficiente. Trovatemi gli altri 120 miliardi ed io vi farò un programma più ampio.

JANNUZZI. L'onorevole Ferrari che si lamenta che il programma di ricostruzione navale non è abbastanza vasto, dimentica di aver votato contro il piano Marshall dal quale si traggono i fondi per l'attuazione delle provvidenze previste nel disegno di legge. (Commenti da sinistra).

MANCINI. Ha fatto bene!

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Mi pare che non sia il caso di accalorarsi; questa è una discussione strettamente tecnica.

La seconda obbiezione del senatore Ferrari è che i contributi sono senza contropartita. Lo Stato dà contributi agli armatori, e non chiede contropartite. Naturalmente qui si cerca di solleticare le mie aspirazioni socialistiche, dicendo: «Dal momento che date queste somme, cercate almeno di mettere un'ipoteca sulle navi affinchè lo Stato non dia denaro a fondo perduto ». Apparentemente l'argomento regge, ma sostanzialmente no. Si tratta di somme che lo Stato dà a fondo perduto; ma non è vero che gli armatori abbiano un beneficio diretto da questo contributo. Gli armatori, se comprassero le navi all'estero, non avrebbero bisogno di contributi. Se passassero le loro ordinazioni ai cantieri britannici, otterrebbero le navi alle stesse condizioni a cui le ottengono dai cantieri italiani con questo disegno di legge. In fondo gli armatori non sono venuti da me a lamentarsi ed a pregare che questo

disegno di legge fosse varato al più presto; essi sono rimasti indifferenti. L'ideale degli armatori è di comprar navi a buon mercato; essi spesso non hanno molti capitali disponibili e più che far costruire navi nuove cercano navi di seconda mano a condizioni ragionevoli. Ma se volessero fare costruire navi nuove, gli armatori, nelle attuali condizioni, non le farebbero costruire nei cantieri italiani, ma in quelli britannici. Noi con questo contributo non facciamo altro che mettere i nostri cantieri al livello di quelli esteri e dare ai nostri armatori l'opportunità di preferirli. I nostri armatori possono oggi, senza perdita, far costruire navi nei cantieri italiani invece che nei cantieri esteri. Apparentemente sembra che lo Stato sopporti un sacrificio per gli armatori, ma così non è. Quindi lo Stato non può chiedere agli armatori una contropartita per un servizio che non ha reso agli armatori, ma ha reso ad altrı, alla collettività, mettendo i nostri cantieri in condizione di poter lavorare, impedendo che un ramo così importante dell'economia nazionale si inaridisca. Non si può dire che all'armamento questo disegno di legge rechi speciali vantaggi. Prova ne è il fatto che da parte degli armatori non c'è stata nessuna sollecitazione, mentre vi è stata fortissima da parte dei cantieri. Come ho già detto, e lo ripeto, nessun armatore è venuto nel mio ufficio a pregarmi di far sì che questo disegno di legge fosse presto approvato; anzi ho avuto l'impressione che gli armatori cercassero di trarre le cose per le lunghe. Invece i proprietari dei cantieri hanno dimostrato un certo entusiasmo. È difficile quindi chiedere una contropartita agli armatori.

Un'altra osservazione di fondo che ha fatto l'onorevole Ferrari è questa. Egli ha domandato: « perchè date il contributo agli armatori e non ai costruttori ? ». Praticamente la cosa è la stessa, ma la ragione del criterio da noi adottato è molto semplice. Se dessimo il contributo al costruttore direttamente, non ci sarebbe più incentivo, da parte dei cantieri, a ridurre i costi. Se invece il contributo è dato all'armatore, diamo a costui un'arma che lo spinge a negoziare con i cantieri per ottenere il prezzo più basso. E lo Stato ha interesse a che il costo sia tale, perchè è lui che paga un terzo di esso, e quindi più si

25 FEBBRAIO 1949

restringe il contributo per ogni nave, di altrettanto si può accrescere, in relazione, il tonnellaggio da costruire. È chiaro che noi non potevamo togliere quest'arma in mano degli armatori per darla in mano dei cantieri che non avevano questo interesse. Ecco la ragione profonda di questa distribuzione, in forza della quale il 5 per cento del contributo va al costruttore e il 28 per cento all'armatore.

Qui vorrei notare una osservazione che ho sentito nel corso di questa discussione: molti oratori hanno detto che bisogna che il sistema dei contributi cessi. È quello che tutti ci auguriamo; e del resto quando ho cominciato questa breve esposizione, ho cercato di dimostrare che questa legge ha come scopo di avviare la produzione cantieristica verso l'equilibrio con i prezzi internazionali. Dobbiamo sopprimere 1 contributi e li sopprimeremo il giorno in cui i costi dei cantieri italiani saranno al livello di quelli dei cantieri britannici. Allora potremo ripiegare sul problema dei finanziamenti, fare cioè una politica di credito. Questo mi pare l'orientamento giusto; ma fin tanto che non avremo raggiunto l'equilibrio dei costi, dovremo marciare su queste direttive.

Si dice che bisogna orientarsi verso un sistema che renda inutili i contributi; ma poi mi si dice: perchè non pagate il contributo integrativo subito o almeno con acconti? Il contributo integrativo lo possiamo pagare soltanto alla fine, quando cioè conosceremo il costo della nave e questo per dare un incentivo, affinchè la nave sia costruita il più rapidamente possibile. Se noi pagassimo il sussidio di integrazione prima, questo incentivo verrebbe meno. Non vedo come si possa conciliare da un lato il desiderio di sopprimere i sussidi e dall'altro di anticipare le somme del contributo dello Stato.

Mi pare che l'onorevole Cappa abbia detto: ma con questo contributo non fate che ripetere il vecchio contributo sugli interessi come era regolato nelle leggi precedenti. No, la differenza è sostanziale: con quel contributo, a nave finita, l'armatore veniva integrato in un certo numero di anni, e cioè in cinque; col nuovo sistema, invece, l'armatore viene agevolato in maniera rilevante perchè la somma gli viene corrisposta all'atto in cui la nave è completata e pronta ad entrare in esercizio.

L'onorevole Battista ha fatto anche lui alcune osservazioni alle quali penso di avere già risposto nella mia esposizione; ma soprattutto ha fatto delle critiche alle navi di lusso. A questo riguardo non ho altro da dire, perchè penso di avere già accennato alle direttive che ispireranno la nostra politica in questa materia. L'onorevole Battista ha anche insistito perchè la metà del tonnellaggio venisse assegnata alla Finmare e l'altra metà agli armatori liberi. È un impegno che ho già preso, e su questo non ho altro da dire. Anche sulla osservazione che la legge è giunta in ritardo ho già fatto precisazioni.

Piuttosto devo dare due assicurazioni: l'una all'onorevole Tartufoli e l'altra all'onorevole Lanzetta.

L'onorevole Tartufoli ha presentato un ordine del giorno relativo al finanziamento, in base all'articolo 26, del naviglio da pesca. Posso assicurarlo che i finanziamenti verranno assegnati per metà per le navi da pesca e per metà per le navi di piccolo cabotaggio. È chiaro però che mi riservo, se ci fosse una carenza di domande in un settore, d'integrare l'altro settore.

L'onorevole Lanzetta si è riferito invece alla misura dei contributi globali che per le navi da pesca possono salire al 50 per cento del prezzo, ritenuto che taluni particolari benefici vanno soltanto alle navi da pesca oceanica. E ha citato la nota alla tabella n. 1.

LANZETTA. La tabella n. 1, nota 4, stabilisce particolari vantaggi a favore della pesca oceanica.

SAGARAT, Ministro della marina mercanlite. Ma la nota 3 alla tabella n. 3 li estende alle altre navi da pesca fino a 500 tonnellate, il che significa a tutte le navi da pesca che operano nel Mediterraneo. Non credo di avere altro da aggiungere, se non poche parole sull'Ufficio tecnico. Mi sono preoccupato di poter organizzare questo Ufficio tecnico, ma le difficoltà sono molte. E sono difficoltà tanto di natura psicologica, perchè si dovrebbe introdurre un nuovo organismo là dove esistono organismi già costituiti che hanno nobilissime tradizioni e competenza particolare, quanto difficoltà che derivano da altri dicasteri. Ella sa, onorevole Battista, la riluttanza che c'è verso questo Ufficio tecnico. Ci sono molti ostacoli

DISCUSSIONI

25 Febbraio 1949

che sono giustificati, almeno nella forma, alla costituzione di questo Ufficio tecnico, di modo che, con queste riserve, ci si sbarrano molte vie per la soluzione di tale problema. Tuttavia, ho già ottenuto quasi un impegno da parte del Ministro competente, e cioè del Ministro del tesoro, di esaminare questo importante problema, in modo che sia dato uno statuto organico all'Ufficio tecnico, che di fatto esiste già e che è diretto da un eminente specialista di questi problemi. Io non ho altro da dire. Qui ci troviamo nel momento in cui ıl lavoro di tecnici valorosi e l'esame d'illustri parlamentari giunge a conclusione. Questa legge è stata possibile, bisogna dirlo senz'altro, anche se dispiace, come mi pare che dispiaccia, all'onorevole Mancini, grazie alla generosità lungimirante del popolo americano che, con gli aiuti Marshall, ci ha messo in condizione di poter ricavare i fondi per la ricostruzione della nostra Marina mercantile. Ma questa legge è soprattutto stata resa possibile dall'esperienza dei nostri tecnici e dal vivo senso politico dei nostri parlamentari, che ne hanno inteso il profondo significato sociale, il profondo significato umano ed il profondo significato economico.

Nell'atto in cui ho l'onore di sottoporre questa legge all'approvazione di quest'alta Assemblea, mi sia permesso di ringraziare due valorosi teenici che hanno contribuito alla elaborazione delle premesse di questa legge. e precisamente il prof. Fea dell'Università di Napoli e il Direttore generale del naviglio dottor Cerquetelli, che hanno dato un contributo preziosissimo alla preparazione e alla formulazione di questa legge. E mi sia consentito, nell'atto in cui la sottopongo alla vostra alta approvazione, associarmi alle parole che il senatore Genco ha pronunciato ieri, parole di saluto ai lavoratori dei porti, di saluto ai marinai italiani. Ad essi noi dobbiamo rivolgere il nostro grato pensiero nel momento in cui approviamo questa legge: è il modo migliore per concludere questi nostri lavori.

Mandiamo ancora un saluto deferente al lavoratori dei nostri cantieri, i quali si apprestano – quando questa legge sarà approvata – a dare, con il loro lavoro, pane ai loro figli e navi alla Patria. (Vivi applausi dal centro e da destra).

PRESIDENTE. Domando alla Commissione il suo parere sull'ordine del giorno del senatore Tartufoli.

CASARDI, relatore. Lo accettiamo.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Anche il Governo accetta l'ordine del giorno del senatore Tartufoli.

TARTUFOLI. Desidero che il mio ordine del giorno venga messo ai voti.

PRESIDENTE. Domando alla Commissione e al Governo se accettano l'ordine del giorno del senatore Cappa.

CASARDI, relatore. Lo accettiamo.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Anche il Governo lo accetta, ma secondo l'ultima formulazione.

CAPPA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAPPA. Ho accettato al mio ordine del giorno due varianti che sono state concordate tra l'onorevole Ministro ed il relatore.

Le varianti importano nel terzo comma la soppressione delle due parole « già dichiarati ». Poi all'ultimo periodo, sempre del terzo comma, alle parole « che disciplini la loro attività tecnica ed amministrativa in modo da rendere tutte le società » sono sostituite le seguenti: « adeguando nel miglior modo l'effettivo rendimento del gruppo Finmare ».

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Cappa se desidera che il suo ordine del giorno venga posto in votazione.

CAPPA. Desidero che il mio ordine del giorno venga posto in votazione.

BATTISTA. A nome della Commissione dichiaro che la Commissione accetta che questo ordine del giorno venga posto in votazione.

PRESIDENTE. C'è poi un ordine del giorno presentato dall'onorevole Sanna Randaccio, collegato ad un emendamento aggiuntivo all'articolo 26.

SANNA RANDACCIO. Dichiaro che, se viene accettato l'ordine del giorno, ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno presentato dai senatori Sanna Randaccie, Caminiti, Fusco, Venditti, Ziino e Fazio è così formulato: « Il Senato invita il Governo a presentare al più presto un disegno di legge che estenda al naviglio di stazza lorda dalle 150 alle 300 tonnellate i benefici considerati nell'articolo 26

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

del disegno di legge: Provvedimenti in favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento».

Domando se la Commissione accetta l'ordine del giorno proposto dal senatore Sanna Randaccio.

BATTISTA. La Commissione lo accetta.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Ministro se accetta questo ordine del giorno.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Rileggo l'ordine del giorno presentato dai senatori Tartufoli, Ciccolungo, Elia, Borromeo, Bosco, Bocconi, Conti, Raja, Filippini, Macrelli.

«Il Senato, nella preoccupazione di non lasciare incertezza circa la parte che la Marina da pesca, sia a scafo metallico che a scafo di legno deve avere nel complesso dei provvedimenti che la legge circa i provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento sta per promuovere per ben 260.000 tonnellate di nuove costruzioni; considerato che i poteri discrezionali di assegnazione sono sostanzialmente riservati al Ministro della marina mercantile, data anche la composizione del Comitato tecnico previsto all'articolo 3; limita alla presentazione di questo ordine del giorno la sua precisazione che: sia nei riflessi dell'articolo 2 della legge, sia nei confronti dell'articolo 26, deve essere consentito che il complesso dei navigli da pesca perduti o distrutti a causa di guerra, sia posto in condizione di essere ricostituito, specie quando il naviglio stesso rappresentava «l'unico mezzo di lavoro non ancora sostituito» dei proprietari sinistrati.

« Il Senato impegna quindi il Ministro a tener conto, nella applicazione della legge, delle aspettazioni ansiose della marina da pesca e delle numerose unità famigliari, che attendono da anni di poter ricostruire il proprio naviglio perduto e riprendere la dura fatica della tradizione peschereccia che generazioni servirono con sacrificio e dolore, recando al Paese un contributo costante per le sue esigenze economiche e alimentari ».

TOMMASINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. L'ordine del giorno dell'onorevole Tartufoli è stato presentato quando io ero assente per malattia. Dichiaro che lo avrei sottoscritto con entusiasmo come ora lo sottoscrivo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Tartufoli testè letto. Chi lo approva è pregato di alzarsi. (È approvato).

Rileggo l'ordine del giorno presentato dal senatore Cappa, che in seguito ad accordo fra il presentatore, il Ministro e la Commissione resta così formulato:

« Il Senato, considerando che la ricostruzione e il rinnovamento qualitativo di una flotta mercantile adeguata alle necessità dei rifornimenti e dei trasporti nazionali e alle molteplici possibilità di sviluppo della nostra economia marittima nei traffici internazionali debbano an dare congiunti alla riorganizzazione dell'industria cantieristica, tale che la capacità produttiva di questa si adegui, o quanto meno si avvicini, ai costi delle costruzioni estere,

invita i Ministri della marina mercantile e dell'industria e commercio – nella applicazione di questa prima legge del dopoguerra intesa a promuovere le costruzioni navali – ad attenersi a criteri ed a norme che stimolando la concorrenza fra i vari cantieri avviino e costringano quelli meno efficienti e più costosi al perfezionamento tecnico dei loro impianti e al risanamento economico della loro gestione.

Convinto inoltre che lo sviluppo ed il progresso della nostra Marina mercantile e dei nostri traffici marittimi debbano alimentarsi dalla intraprendenza e dalle iniziative dell'armamento libero, nonchè dal miglior utilizzo dell'organizzazione costituita dall'armamento delle Società che esercitano i servizi di preminente interesse nazionale, entrambi posti in proficuo regime di animatrice emulazione, il Senato invita il Ministro della marina mercantile a presentare sollecitamente al Parlamento un progetto di riforma delle leggi 2081 e 2082 del 7 dicembre 1936, che disciplini la loro attività tecnica ed amministrativa adeguando nel miglior modo l'effettivo rendimento di tutte le Società della Finmare alle esi-

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

genze di una veramente sana produzione per l'economia nazionale.

Il Senato, auspicando che nella concordia e nella collaborazione di tutte le categorie dell'armamento, dei costruttori e della gente di mare, con il consapevole concorso del Governe, si possa rapidamente pervenire al potenziamento della Marina mercantile italiana, saluta quanti dànno energie, lavoro e fede all'avvenire del nostro popolo sul mare».

Ha chiesto di parlare il senatore Lanzetta. Ne ha facoltà.

LANZETTA. L'ordine del giorno del senatore Cappa, illustrato da lui nella seduta di ieri, ha come contenuto sostanziale l'intento di mettere sullo stesso piano, ed addirittura su un piano di maggior favore, l'armamento privato nei confronti dell'armamento dello Stato; questo ordine del giorno è stato contrastato da me, e ne ho discusso ieri. Io ho presentato un ordine del giorno non sulla discussione generale, ma sull'articolo 2, perchè la facoltà di fare discriminazioni da parte del Ministro è prevista tassativamente dall'articolo 2 della legge. Questa la ragione per cui non dovevo presentare un ordine del giorno in sede di discussione generale, ma dovevo presentarlo in sede di discussione degli articoli. Io non ho voluto presentare emendamenti appunto per facilitare l'avvio della legge, ma ho presentato un ordine del giorno perchè si fissino le responsabilità di ciascuno in sede di discussione per stabilire le responsabilità domani in sede di esecuzione della legge. Credo quindi che il mio ordine del giorno debba essere letto al Senato e discusso e votato congiuntamente a quello del senatore Cappa.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno si presentano prima della chiusura della discussione generale. Lei era in pieno diritto di presentare un ordine del giorno nella discussione di ciascun articolo. Ora qui abbiamo un ordine del giorno del senatore Cappa che ha diritto di essere posto in discussione e in votazione prima del suo ordine del giorno, perchè presentato prima della chiusura della discussione generale, a meno che il senatore Cappa non riconosca la necessità di discuterlo insieme al suo. Ma se insiste per la precedenza nella votazione, egli non esercita altro che un

suo diritto. Lei potrà parlare contro, altri potranno parlar contro, ma io non posso abbinare i due ordini del giorno senza una esplicita accettazione da parte del senatore Cappa: lei potrà parlare come rappresentante del suo gruppo.

LANZETTA. Prego il collega Cappa, trattandosi di materia simile, di postergare la discussione e la votazione del suo ordine del giorno abbinandola al mio. Se non consente io mi riservo il diritto di parlare contro il suo ordine del giorno.

CAPPA. Io vorrei usare una cortesia al collega Lanzetta, ma mi pare che ciò sarebbe un rovesciamento della discussione. Io ho svolto l'ordine del giorno che è stato fondamentale per tutte le osservazioni che ho fatto.

PRESIDENTE. Onorevole Cappa, lei aderisce o meno al desiderio del senatore Lanzetta? CAPPA. Non posso aderire al suo desiderio, per il buon andamento della discussione.

LANZETTA. L'ordine del giorno che io ho presentato in sede di discussione dell'articolo 2 suona esattamente così (lo leggo perchè sintetızza il mio concetto): «Il Senato, della Repubblica, considerato che con gli odierni provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento la collettività italiana è chiamata, attraverso interventi diretti dello Stato, a sopportare sacrifici economici di vasta portata, impegna il Governo e per esso il Ministro della marina mercantile a fare il più severo uso dei poteri accordati dall'articolo 2 della legge, in modo che sia favorita la costruzione e gli armamenti che' meglio si armonizzino con le esigenze reali della economia nazionale, intesa non come espressione astratta e generica dell' attività degli italiani comunque agenti in campo economico. ma come concreto interesse della generalità politicamente organizzata. Coerentemente impegna lo stesso Ministro a considerare che gli interessi della generalità italiana si identificano più con quelli della Finmare, che è in sostanza patrimonio dello Stato, che non con quelli del cosiddetto armamento libero, la cui attività, per quanto considerata come utile e tutelabile dalla legge in oggetto, sarebbe pur sempre intesa a non ritornare interamente alla collettività italiana politicamente organizzata il frutto dei suoi predetti sacrifici

25 FEBBRAIO 1949

finanziari e come tale rivolta a giocare immediatamente un ruolo di economia privata incidente soltanto mediatamente e spesso scarsamente nel più completo quadro dell'economia nazionale ».

A questo proposito desidero ricordare agli onorevoli colleghi che il sacrificio della collettività italiana è enorme. Non si limita ad una concessione di contributi del 30 per cento sul costo delle costruzioni, ma va oltre: vi è un contributo di ammortamento, vi è un contributo integrativo, vi sono importazioni in franchigia ed esenzioni dai diritti di licenza; vi sono esenzioni fiscali di varia portata; vi è l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile ecc.

GENCO. Ma se non si costruisce, lo Stato non prende nulla!

LANZETTA. Non è esatto che gli armatori liberi italiani siano indifferenti di fronte a questa legge. Se così fosse stato, mi consenta l'onorevole Ministro, non si sarebbe verificato quel dualismo che ha avuto come conseguenza una polemica abbastanza aspra tra armatori liberi e Finmare. Quindi presa di posizione precisa dell'armamento libero, presa di posizione precisa dell'altro armamento che è patrimonio dello Stato.

Questa è la realtà. Anche i colleghi dell'altro settore debbono capire che in questo momento noi non facciamo una questione ideologica. Noi intendiamo difendere quello che è patrimonio dello Stato e alla difesa del patrimonio dello Stato, al disopra della divisione delle ideologie, tutti debbono tendere.

Io non credo che voi abbiate interesse, fino a che la Finmare è patrimonio dello Stato, a sostenere che la Finmare debba essere messa alla stessa stregua degli altri e che i grandi vantaggi economici che questa legge assicura agli armatori e a tutti quelli che vorranno avere navi domani, non siano riservati anzitutto alla Finmare.

Voi potete discutere se sia un bene od un male mantenere ancora l'Iri e la Finmare. Voi discuterete in un senso, noi discuteremo in un altro, voi in base alle vostre concezioni liberistiche, noi in base alle nostre diverse concezioni. Ma fino a quanto l'Iri e la Finmare sono patrimonio dello Stato tutti sono obbligati a difendere questo patrimonio. Quando voi mettete sullo stesso piano armamento

libero e Finmare, voi sabotate il patrimonio dello Stato, voi mettete il patrimonio dello Stato alla mercè della gente che vuole riprendersi le navi della Finmare, che vuole eliminare dal patrimonio dello Stato il vantaggio che ne deriva. (Commenti dal centro e da destra).

CAPPA. Questo non se lo sogna nessuno! LANZETTA. E non giuocano in noi motivi inconfessabili. Noi non siamo legati a gruppi finanziari. Noi agiamo al lume di un sentimento di difesa oltranzistica ed accanita di quelli che sono interessi inobliabili del popolo italiano. Le navi della Finmare, il complesso della Finmare è costato e costa al popolo italiano, immensi sacrifici. Quel patrimonio va difeso e con tutti i mezzi, va difeso anche e specialmente attraverso un trattamento di favore che il Ministro della marina mercantile, nella sua discrezionalità, come prevede l'articolo 2 della legge, deve esercitare. Perciò io invito il Senato a non approvare l'ordine del giorno presentato dal senatore Cappa perchè altrimenti verrebbero ad essere inficiati quei criteri di cui ho parlato, i quali dovrebbero essere chiari per tutti. L'ordine del giorno del senatore Cappa non è sufficientemente chiaro, ma comunque adombra in se una presa di posizione che potrebbe legare il Ministro nell'applicazione della legge. Perciò chiedo che sia respinto.

SANNA RANDACCIO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANNA RANDACCIO. Dichiaro che voterò a favore dell'ordine del giorno Cappa e ne esprimo in breve le ragioni.

Non ho voluto prendere la parola su questo disegno di legge, che è squisitamente tecnico, perchè mi sembrava opportuno che l'argomento fosse dibattuto dai tecnici. Ma le dichiarazioni del senatore Lanzetta spostano la discussione sul terreno politico.

LANZETTA. No, io ho parlato nell'interesse del patrimonio dello Stato.

SANNA RANDACCIO. A me pare che il discorso lucido del Ministro abbia posto veramente la questione nei suoi termini esatti.

Noi non siamo chiamati qui a fare nè i pianificatori, nè i liberisti ad oltranza: c'è la Finmare come c'è l'armamento libero. È opportuno politicamente e tecnicamente contemperare le relative esigenze.

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

Ma se noi aderissimo alle considerazioni del senatore Lanzetta, non riusciremmo a mantenerci in un medio indirizzo, sposteremmo l'equilibrio affermando che la Finmare deve essere favorita a danno dell'armamento libero. (Interruzione dell'onorevole Lanzetta).

In sostanza, cosa dice l'onorevole Lanzetta? Egh dice che gli armatori liberi sono i soliti speculatori. (Interruzione dell'onorevole Lanzetta) o, se non lo dice, lo pensa e che la Finmare rappresenta lo Stato, cioè tutti noi; quindi bisogna aiutare la Finmare per aiutare il patrimonio dello Stato. Andiamo adagio! Anche noi liberali ci rendiamo conto della fatale esigenza, in determinate contingenze, di un intervento dello Stato, ma se accettassimo il principio del collega Lanzetta, gradualmente arriveremmo a un socialismo di Stato.

Il discorso potrebbe più ampiamente svilupparsi, ma credo opportuno limitarmi, dopo aver chiarito il mio pensiero, a concludere che voterò per l'ordine del giorno Cappa.

FERRARI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. Il pensiero del mio gruppo è stato già chiarito nel mio intervento. Senza aggiungere motivazioni, quindi dico che noi aderiamo ai concetti espressi dal collega Lanzetta e che votiamo contro l'ordine del giorno del senatore Cappa, facendo anche la considerazione che l'armamento libero – non lo si deve dimenticare – è stato abbondantemente aiutato dallo Stato attraverso la flotta delle navi « Liberty ».

Non ho altro d'aggiungere.

TONELLO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TONELLO. Io non so se il Ministro vorrà ascoltare proprio fino in fondo i saggi consigli del suo antecessore. Mi pare almeno che il Ministro Saragat non voglia scavare un abisso tra il Saragat di una volta ed il Saragat di oggi. C'è una continuità di pensiero e di atteggiamento nella vita di un uomo ed egli non deve essere certamente un entusiasta del liberismo economico così come lo concepisce il clerical—liberale Cappa. Nella linea del suo liberismo egli è un liberale e sulla linea del clericalismo egli è perfettamente a posto e non può proprio andar più giù.

Ora io non pretendo che l'onorevole Saragat, che l'attuale Ministro, si converta a questo protezionismo della libera iniziativa perchè specialmente nel campo in cui trattiamo, le libere iniziative sono anche le libere iniziative dei grossi pescicani. La storia della marina mercantile italiana non è scevra da questo interventismo statale esercitato a beneficio di società private che sono in antagonismo cogli interessi della collettività e con gli interessi dello Stato stesso. Le organizzazioni che noi proteggiamo se qualche volta non rispondono come vorremmo alla loro funzione, almeno rispondeno ad un interesse collettivo. Volere o no, anche sotto il Ministero attuale, raccolgono un certo credito i cosiddetti pianificatori che sono stati giudicati bene o male a seconda dei loro atteggiamenti. Per esempio l'onorevole Paratore non è un entusiasta dei pianificatori.

PARATORE. Ma dell'intervento dello Stato sì.

TONELLO. Certo, è bene che ci sia l'intervento dello Stato. Ma onorevoli colleghi, guardate che nel voto favorevole all'ordine del giorno Cappa c'è una approvazione esplicita a ritornare indietro.

CAPPA. Ma chi lo dice?

TONELLO. A ritornare alla libertà assoluta delle società private anche a danno dello Stato. Non fosse altro che per questo, io darò il mio voto contrario e mi auguro che il Ministro Saragat, almeno in coerenza col suo passato e possibilmente con le esigenze dell'attuale Ministero, non accetti l'ordine del giorno Cappa.

SARAGAT. Ministro della narina mercantile. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Qui si solleva una questione di fondo su un problema che non ha un significato di fondo e che non esiste; si vuol cacciare in una discussione di carattere tecnico un elemento politico che non esiste.

Per l'ordine del giorno dell'onorevole Cappa, io l'ho pregato di ritoccarne la forma perchè questa poteva lasciare dei dubbi sul significato. Esso non suona apologia dell'armamento libero in generale. Si dice che l'armamento libero costituisce un prezioso incremento per la flotta. Ma di quale armamento libero si parla ? Dico subito, come Ministro, cosa intendo come ar-

25 Febbraio 1949

mamento libero che merita tutta la nostra stima. È l'armamento libero che con coraggio, iniziativa e tenacia trasporta merci e guadagna noli che versa nel patrimonio nazionale.

Non posso estendere l'elogio rivolto a questa parte veramente benemerita dell'armamento, a quella minoranza, per fortuna minoranza, che procede in modo diverso, e che utilizzando denari accumulati sotto nomi stranieri, compera navi e le fa navigare, ad esempio, sotto la bandiera panamense. Questo armamento non posso elogiarlo ma lo addito anzi alla deplorazione di tutta la Nazione.

È chiaro che l'ordine del giorno Cappa si riferisce a quella grande maggioranza dell'armamento italiano che si onora di navigare sotto la bandiera della Patria, che non imbosca i denari ma li versa nel patrimonio nazionale. Questo è l'armamento libero cui intendiamo rivolgerci e che vogliamo porre in concorrenza, in emulazione con le società Finmare. Suona l'ordine del giorno critica alle società del gruppo Finmare? Non mi pare, nella formulazione ultima. Noi dobbiamo incoraggiare la miziativa della Finmare per le ragioni che ho detto; sono convinto della profonda utilità sociale di quel gruppo, ma non vedo come vi sia contraddizione tra questo spirito, che gli onorevoli senatori della sinistra diranno di pianificazione, e che invece si chiama unicamente spirito di organizzazione in base agli strumenti che abbiamo già, e con l'invito a queste società di organizzarsi sempre meglio e di diventare sempre più efficienti e di contribuire in misura sempre maggiore all'economia nazionale. Tutti siamo convinti, ad esempio. che la burocrazia nello Stato è assolutamente indispensabile e non vedo come vi sarebbe contraddizione ad approvare un ordine del giorno in cui si invitasse a rendere questa burocrazia sempre più efficace. Elogio l'armamento libero che è veramente libero e invito le società del gruppo Finmare a mettersi sempre più all'altezza dei loro importantissimi compiti, contribuendo sempre più allo sviluppo dell'economia del Paese. È in questo spirito che accetto l'ordine del giorno Cappa. Quindi non esiste un problema di opposizione tra un Ministro che sarebbe stato socialista ieri e ora non lo sarebbe più. C'è soltanto un problema di buon senso, per cui prego il Senato di riportare la discussione nei termini in cui essa deve esser posta e considerare questa legge veramente come un contributo che noi dobbiamo portare all'economia generale del Paese. (Applausi).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno presentato dal senatore Cappa, nella formulazione già letta e accettata dal Ministro. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, è approvato). Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Sanna Randaccio, del quale ho già dato lettura.

Chi approva quest'ordine del giorno è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Passiamo alla discussione degli articoli che rileggo:

CAPO I.

Art. 1.

Scopi della legge.

La presente legge ha lo scopo di favorire la costruzione in Italia, per conto di nazionali, nel periodo di un triennio dalla data della sua entrata in vigore, di navi mercantili di qualità corrispondenti alle particolari esigenze della economia nazionale, nei limiti di tonnellaggio di stazza lorda consentiti dallo stanziamento di cui all'articolo 34 in rapporto all'entità ed al complesso dei benefici dalla legge stessa stabiliti.

La presente legge ha altresi lo scopo di favorire la modificazione, trastormazione e riparazione delle navi mercantili, in quanto anch'esse corrispondano alle particolari esigenze dell'economia nazionale.

(È approvato).

CAPO II.

PROVVIDENZE PER LE NUOVE COSTRUZIONI.

Art. 2.

Ammissione ai benefici.

Coloro che intendano commettere la costruzione delle navi, di cui al primo comma del precedente articolo, devono farne richiesta al Ministero della marina mercantile entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge. Detto termine è di giorni 60 per le costruzioni previste dall'articolo 26.

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

Spetta al Ministro della marina mercantile, sentito il parere del Comitato tecnico di cui all'articolo seguente, di ammettere ai benefici del presente capo le costruzioni che meglio rispondano agli scopi indicati nell'articolo 1.

Se le richieste superano il limite di tonnellaggio complessivo previsto, il Ministro può promuovere, indicando le modalità ed i termini, i raggruppamenti dei richiedenti ai fini della costruzione delle singole navi.

Se le richieste non raggiungono il limite di tonnellaggio previsto, il Ministro, fermo il disposto dell'articolo 13, può prorogare per non oltre un anno il termine di cui al primo comma del presente articolo.

Qualora si verifichino casi di decadenza ai sensi del primo comma dell'articolo 13, il Ministro della marina mercantile può ammettere nuove domande, nei limiti del tonnellaggio previsto dall'articolo 1, stabilendo i relativi termini per l'inizio e l'ultimazione dei lavori.

Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato previsto dall'articolo 3, provvede alla ripartizione del complesso del tonnellaggio delle navi da costruire fra i vari cantieri navali italiani, tenuto conto, nei limiti del possibile, della libera contrattazione fra committenti e costruttori, nonchè della capacità produttiva, qualitativa e quantitativa e del carico di lavoro di ciascun cantiere. Ai cantieri dell'Italia meridionale saranno assegnate costruzioni in misura non inferiore al 30 per cento dell'intero tonnellaggio previsto.

Delle somme non utilizzate per deficienza di richieste, sarà disposto con altra legge.

A questo articolo 2 è stato presentato e già svolto da parte del senatore Lanzetta un ordine del giorno. Domando alla Commissione se accetta questo ordine del giorno.

CASARDI, relatore. La Commissione non accetta l'ordine del giorno Lanzetta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno del senatore Lanzetta:

« Il Senato della Repubblica, considerato che con gli odierni provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento la collettività italiana è chiamata, attraverso interventi diretti ed indiretti dello Stato, a sopportare sacrifici economici di vasta portata, impegna il Governo e per esso il Ministro della marina mercantile a fare il più severo uso dei poteri accordatigli dall'articolo 2 della legge, in modo che siano favorite le costruzioni e gli armamenti che meglio si armonizzino con le esigenze reali della economia nazionale, intesa non come espressione astratta e generica dell'attività degli italiani comunque agenti in campo economico, ma come concreto interesse della generalità politicamente organizzata.

« Coerentemente impegna lo stesso Ministro a considerare che gli interessi della generalità italiana si identificano più con quelli della "Finmare" — che è in sostanza patrimonio dello Stato — che con quelli del cosidetto armamento libero, la cui attività, per quanto considerata come utile e tutelabile dalla legge in oggetto, sarebbe pur sempre intesa a non itornare interamente alla collettività italiana politicamente organizzata il frutto dei suoi predetti sacrifici finanziari e come tale rivolta a giuocare immediatamente un ruolo di economia privata incidente soltanto mediatamente e spesso scarsamente nel più completo quadro della economia nazionale ».

Chi lo approva è pregato d'alzarsi. (Non è approvato).

Pongo allora in votazione l'articolo 2 di cui è già stata data lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(\hat{E} approvato).

Art. 3.

Comitato tecnico.

Il Comitato di cui all'articolo precedente è composto:

1º del Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, che lo presiede;

2º del Direttore generale del naviglio; 3º del Direttore generale del traffico e della navigazione;

4º di un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;

5º di cinque esperti di chiara fama scelti dal Ministro della marina mercantile.

Esercitano le funzioni di segreteria del Comitato un funzionario amministrativo ed uno

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

tecnico, che abbiano un grado non inferiore al VII.

Il Comitato ha pure il compito di esprimere il suo parere sui progetti delle navi da adibire ai servizi di comunicazione indispensabili. In tal caso il Comitato è integrato con 2 delegati del Ministero della difesa-marina.

(È approvato).

Art. 4.

Contributo sui materiali.

Ai costruttori di navi mercantili per conto di nazionali è corrisposto, per ogni quintale del peso complessivo della nave, un contributo sui materiali di:

- a) lire 2.500 per le navi a scafo metallico ed a propulsione meccanica;
- b) lire 1.800 per le navi a scafo di legno ed a propulsione meccanica fino a 500 tonnellate di stazza lorda;
- c) lire 1.500 per le navi a scafo di cemento armato fino a 500 tonnellate di stazza lorda;
- d) lire 2.100 per i velieri a scafo metallico e lire 1.200 per i velieri a scafo di legno.

Qualora nella costruzione delle navi vengano impiegati apparati motori completi o singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) o parti staccate di essi o apparecchi o macchinari ausiliari di bordo o parti staccate di essi, provenienti dall'estero, al contributo sui materiali è apportata una riduzione di lire 3.500 per ogni quintale di materiali importati dall'estero, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni ed i fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione.

Tuttavia il contributo sui materiali spettante per la costruzione delle navi a propulsione meccanica non potrà, in nessun caso, essere inferiore a lire 2.100, 1.200 e 1.000, a seconda che si tratti di scafi metallici, di legno o di cemento armato, per ogni quintale del peso complessivo dell'intera costruzione, diminuito del peso dell'apparato motore degli altri macchinari e apparecchi o parti di essi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e fondi per caldaie, provenienti dall'estero.

A questo articolo è stato presentato dall'onorevole Lanzetta un ordine del giorno
così formulato «Il Senato della Repubblica,
considerato che l'industria per le costruzioni
navali e dell'armamento non potrà essere
compiutamente favorita e sviluppata, come
è necessario ed anzi indispensabile, se non
attraverso la risoluzione del problema dei
cantieri navali, impegna il Governo a porre
immediatamente allo studio provvedimenti di
sollecita attuazione da realizzare con mezzi
finanziari di carattere eccezionale».

Domando all'onorevole Ministro di esprimere il suo parere.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Il problema interessa soprattutto il Ministero dell'industria; lo accetto però come raccomandazione.

LANZETTA. Accetto di trasformare il mio ordine del giorno in raccomandazione.

PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 4. Chi lo approva è pregato di alzarsi. (È approvato).

Art. 5.

Contributo di ammortamento.

Ai proprietari delle navi mercantili a propulsione meccanica, costruite in conformità dell'articolo 1, è corrisposto un contributo di ammortamento nella misura indicata nelle tabelle annesse alla presente legge.

Il contributo predetto è calcolato in funzione della velocità alle prove e del volume globale interno per le navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, éd in base alla stazza lorda ed alla potenza dell'apparato motore per quelle di stazza lorda fino a 500 tonnellate.

Agli effetti dell'applicazione delle tabelle di cui al primo comma del presente articolo, la velocità da prendere per base per la determinazione della misura del contributo di ammortamento, le condizioni di assetto della nave durante le prove, la potenza dell'apparato motore ed i consumi di combustibile, sono determinati dal regolamento di esecuzione della presente legge.

Qualora nella costruzione di una nave mercantile vengano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) o parti staccate

DISCUSSIONI

25 Febbraio 1949

di apparati motore o parti staccate di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, provenienti dall'estero, al contributo di ammortamento è applicata una riduzione pari a quella che sarebbe stata apportata, ai sensi dell'articolo 15, al contributo di miglioramento nel caso di costruzione isolata dell'apparato motore o degli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo.

Salvo il caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni e di fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione di contributo, qualora il peso del complesso costitutivo di apparato motore o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, superi la metà del peso dell'apparato motore completo o del complesso o dell'apparecchio o macchinario ausiliario, nella cui costruzione vennero impiegati, come pure nel caso di impiego di apparati motori completi o di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo completi, provenienti dall'estero, la riduzione del contributo di ammortamento è pari all'intero contributo di miglioramento determinato ai sensi del successivo articolo 15.

A questo articolo, con riferimento ai seguenti, fino all'articolo 10, è stato presentato un ordine del giorno a firma del senatore Lanzetta del seguente tenore:

«Il Senato della Repubblica, considerato che nella Costituzione italiana è previsto come interesse nazionale l'incremento della cooperazione e considerato altresì che nell'odierna legge a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento non è fatto cenno alcuno a particolari e speciali provvidenze in fatto di nuove costruzioni e nuovi armamenti interessanti i lavoratori del mare organizzati in forma cooperativa, impegna su questo problema il Governo, affinchè al più presto esso venga adeguatamente risolto ».

LANZETTA. A giustificazione di questo emendamento faccio presente che la legge non prevede costruzioni a favore di cooperative del mare.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Posso accettarlo a titolo di raccomandazione. LANZETTA. Lo trasformo in raccomandazione. PRESIDENTE. Metto in votazione l'articolo 5. Chi lo approva è pregato d'alzarsi. (È approvato).

Art 6.

$Contributo\ integrativo.$

Ai proprietari delle navi mercantili ammesse al contributo di ammortamento di cui al precedente articolo è inoltre corrisposto, alla data di entrata in effettivo esercizio della nave, un contributo integrativo pari al sesto del prezzo della nave alla data predetta, al netto del contributo di ammortamento, salvo quanto disposto all'ultimo comma del presente articolo.

Qualora nella costruzione della nave vengano impiegati materiali o macchinari di cui all'articolo 7 lettere a) e b), importati dall'estero, in franchigia o non, il prezzo della nave agli effetti del contributo integrativo è determinato al netto del costo dei materiali e dei macchinari stessi.

Il prezzo della nave è accertato ed approvato secondo le norme indicate nel regolamento.

L'importo complessivo del contributo sui materiali, del contributo di ammortamento e del contributo integrativo, non può superare il terzo del prezzo della nave e la metà di tale prezzo per le navi da pesca.

A questo articolo è stato presentato un ordine del giorno a firma del senatore Lanzetta del seguente tenore:

« Il Senato della Repubblica considera anzitutto, con meraviglia e rammarico, come la piccola e media pesca non siano state ádeguatamente incoraggiate dagli odierni provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento e siano state anzi in varia maniera postergate ingiustamente anche alla pesca oceanica, che rappresenta interessi meno generali della collettività italiana e non risolve i problemi economico-sociali che sono connaturali proprio alla vita ed alla attività dei lavoratori della piccola e media pesca. In conseguenza impegna il Governo ad ovviare agli inconvenienti lamentati, sia mediante una comprensiva interpretazione della legge in oggetto, sia studiando altre provvidenze di rapida attuazione».

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Per me il problema è superato perchè la tabella n. 3 prevede questi casi; ad ogni modo accetterei questo emendamento come raccomandazione.

LANZETTA. Lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 6. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 7.

Importazione in franchigia ed esenzione dal diritto di licenza.

Per la costruzione in Italia di navi mercantili per conto di nazionali è concessa la importazione in franchigia daziaria, secondo le norme stabilite dal regolamento:

- a) di tutti i materiali metallici greggi e semilavorati, degli alberi a manovella, delle linee d'asse, dei forni e fondi per caldaie, del legname, necessari alla costruzione dello scafo, dell'apparato motore, degli apparecchi o dei macchinari ausiliari di bordo e delle parti di complemento, di arredamento marinaresco e di attrezzatura;
- b) degli apparati motori completi, dei singoli complessi costitutivi di apparati motore (macchine, caldaie ed apparecchi ausiliari) o parti di essi o di apparecchi o macchinari ausiliari di bordo o parti staccate di essi.

La importazione dei materiali di cui al presente articolo è anche esente dal diritto di licenza. (\check{E} approvato).

Art. 8.

Esenzioni fiscali.

I contratti di costruzione di navi mercantili complete, come pure quelli eventualmente separati per la nave e per il relativo apparato motore, sono soggetti a registrazione col pagamento dell'imposta fissa di registro ed i relativi corrispettivi di appalto sono esenti dal pagamento dell'imposta generale sull'entrata.

Le stesse agevolazioni si applicano altresì alla prima vendita di navi costruite in proprio dai cantieri nazionali, sempre che, con l'atto di vendita presentato alla registrazione fiscale sia prodotto apposito certificato rilasciato da uno degli uffici di cui all'articolo 234

del Codice della navigazione, attestante che la nave è stata costruita in proprio dal cantiere o stabilimento che effettua la vendita.

(È approvato).

Art. 9.

Esenzione dall'imposta di ricchezza mobile.

I redditi derivanti dall'esercizio delle navi di nuova costruzione ammesse a godere dei benefici della presente legge sono esenti dall'imposta di ricchezza mobile per i primi tre anni dalla data di entrata in effettivo esercizio delle navi.

BERTONE. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTONE. Desidero dichiarare che non mi sentirei di votare l'articolo 9 così come è concepito, senza una qualche spiegazione da parte dell'onorevole Ministro. Il Ministro della marina mercantile ha fatto un'osservazione semplice e chiara a cui accedo in pieno, quando egli dice che la questione dei cantieri navali e degli armatori sarebbe risolta dal 90 al 95 per cento quando questi cantieri fossero messi in grado di costruire a costi internazionali; cioè potessero aver materie prime alle medesime condizioni a cui le possono avere altre nazioni più favorite. Condivido pienamente questo apprezzamento. Ora appunto per dare ai cantieri questo vantaggio si dà loro un contributo che è di notevolissima importanza: vengono accordate tutte le esenzioni daziarie e di importaz one, viene esonerato il cantiere dal diritto di licenza e vengono accordate altre esenzioni fiscali di grande entità, come quella della esenzione da ogni tassa per tutti gli atti che essi compiono, dell'esenzione dalla tassa di entrata per tutti i trapassi di merce non solo in atto di costruzione ma perfino per la prima vendita che dopo venga fatta della nave o di suoi apparecchi dopo la sua costruzione, ecc., vantaggi questi di una rilevanza che non ho bisogno di spiegare. Giunto a questo punto mi domando quale ragione vi sia per stabi ire in un articolo che i redditi ricavati dai cantieri nei primi tre anni saranno ancora esenti dalla ricchezza mobile. Se vi sono dei redditi, questi debbono pagare la ricchezza mobile. Quando voi avete messo i cantieri in condizioni di co-

DISCUSSIONI

25 Febbraio 1949

struire e di vivere su un piede di legittima ed onesta concorrenza internazionale, mi pare che avete fatto loro delle vantaggiose condizioni. Io debbo ricordare che il Presidente della Commissione Finanze e tesoro, intervenuto nell'esame e nella discussione di questo articolo, aveva dichiarato che la Commissione Finanze e tesoro non poteva condividere questo principio che è molto pericoloso, perchè poteva essere invocato come precedente da altre industrie ed attività economiche. Mettersi sulla linea di esonerare dalla imposta di ricchezza mobile determinate attività economiche è estremamente pericoloso, come l'esperienza conferma. Il Presidente della Commissione Finanze e tesoro suggeriva almeno questo: che se una agevolazione vuole concedersi in questo campo, sia piuttosto quella di destinare una quota del reddito a maggior ammortamento.

PRESIDENTE. Onorevole Bertone, sarebbe stato più confacente all'importanza della questione presentare un emendamento per dare al Ministro modo di poter rispondere.

BERTONE. Non è questione di emendamento. È il principio, così come fissato nell'articolo 9, al quale io sono contrario. Io spero che il Ministro vorrà tener conto delle osservazioni da me fatte, che non sono contro il disegno di legge ma contro un principio fiscale la cui applicazione trovo pericolosa.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Anche nell'altro ramo del Parlamento è stata sollevata questa questione. È questo l'unico incentivo vero che hanno gli armatori per l'ordinazione di nuove navi. Noi ci siamo preoccupati in sostanza di questo; tutti gli altri contributi sono dati unicamente per stabilire un livello di parità con i prezzi internazionali. Dunque non c'era più nessun incentivo, bisogna crearne uno ed abbiamo pensato all'esenzione. Abbiamo creduto che questa fosse la strada buona, e del resto abbiamo avuto il consenso dei Ministeri competenti, come quello delle finanze e del tesoro. L'altro ramo del Parlamento ha ritenuto che questo criterio nostro fosse un criterio logico. Abbiamo esaminato il problema in sede di Commissione e siamo giunti alla conclusione che forse questa era l'unica strada che avessimo oggi per poter determinare questo incentivo. Oggi il problema si pone in tal senso, che se noi dovessimo emendare questo articolo, dovremmo restituire l'intero disegno di legge alla Camera dei deputati con un ritardo di due o tre mesi nella sua approvazione.

DE LUCA. Ma, scusatemi tanto, noi in Senato che ci stiamo a fare?

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Il Senato è sovrano, ed il Ministro non fa che prendere atto di questa sovranità. Ma io suggerisco modestamente di accettare questa formula così come è stata stilata perchè rappresenta l'unico incentivo che abbiano gli armatori. Quale è lo scopo di questa legge? D'incoraggiare gli armatori a dare le ordinazioni. Ho l'impressione che le ordinazioni diminuirebbero del 50 per cento se noi dovessimo togliere questa esenzione. Avremmo salvato in tal modo il principio di una buona finanza ma non saremmo andati incontro alle esigenze del Paese. Occorre lavorare. Le forme più razionali della finanza non sono possibili oggi, in una situazione in cui c'è una pletora di popolazione su un territorio limitato. Tutto è falsato in Italia da questa situazione di fatto, e noi dobbiamo tener conto di questa realtà. A volere applicare i principi razionali della scienza della finanza noi faremmo un magnifico testo di legge dal punto di vista dottrinale, ma non creeremo uno strumento efficace dal punto di vista sociale. Quindi io pregherei il Senato di accettare il testo così come è formulato.

ZOLI. Domando di parlare. PRESIDENTE. No ha faceltà.

ZOLI. Le argomentazioni del Ministro, con tutto il rispetto che noi gli portiamo, non ci hanno persuaso. Non si tratta di un incentivo, si tratta di accordare a persone, che hanno già avuto notevoli agevolazioni, un'ulteriore agevolazione, cioè che i loro utili, diversamente da quelli di tutti i cittadini, siano esenti da imposte. È chiaro che la possibilità degli utili costituisce l'unico incentivo e non occorre l'ulteriore incentivo della esenzione degli utili dai normali tributi. Sia chiaro perciò che, unicamente per ragioni di particolare urgenza, oggi si vota il disegno di legge con riserva di esaminare se allo scopo di non impedire quelle

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

condizioni che erano opportune sia il caso fare una legge che abroghi questo assurdo articolo 9.

DE LUCA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE LUCA. Ho domandato la parola, perchè mi pare che si abusi un po' troppo di questo motivo dell'urgenza che è diventato quasi uno slogan.

Noi siamo costretti ad approvare i disegni di legge senza discuterli. Desidero che, una buona volta, il Governo si convinca che il Senato non solo ha il diritto, ma il dovere di discutere i disegni di legge. Se noi vogliamo essere dei legislatori seri dobbiamo fare delle leggi le meno imperfette che sia possibile.

Raccomando perciò vivamente al Governo di attenersi, d'ora in poi, al principio di lasciare al Parlamento ogni più completa libertà di discussione senza metterlo di fronte alla necessità di votare senza indugio una legge, per ragioni sociali o politiche o di altra natura. Non è dubbio infatti che questa libertà non sia solo formale (i Ministri ci dicono sempre che noi siamo sovrani); ma quando ci si mette in queste condizioni, onorevole Saragat, la nostra sovranità, se resta intatta teoricamente, non esiste più, se non di nome, praticamente.

PRESIDENTE. Onorevole De Luca, mi pare che lei faccia un po' di confusione tra i vari poteri, perchè il Governo non deve concederci nulla. Siamo noi che dobbiamo agire. Quindi è perfettamente inutile che lei faccia una preghiera o un'istanza al Governo; la rivolga invece ai suoi colleghi, affinchè non avvenga, come stamane, che una legge che riguarda i poteri dei prefetti non ha dato luogo ad alcuna discussione.

TOMMASINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Desidero portare un chiarimento perchè la discussione, secondo me, è stata deviata. L'onorevole Bertone non ha proposto emendamenti, ma si è limitato a chiedere che il beneficio delle trattenute di ricchezza mobile sia almeno destinato come ammortamento. Sotto questo punto di vista credo che il Ministro non abbia difficoltà alcuna ad accettare la proposta.

PARATORE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARATORE. Nessuno può mettere in dubbio la diligenza della Commissione Finanze e tesoro, specialmente – me ne può dare atto il Ministro della marina mercantile – in occasione di questo disegno di legge, sul quale, in nome della Commissione, ho esposto eccezioni e raccomandazioni e fra l'altro ho dichiarato la opinione, ognora confermata in tutte le occasioni dalla Commissione Finanze e tesoro, di escludere ogni esonero di imposta e specialmente di quella di ricchezza mobile.

Proposi anzi di sostituire questo esonero con l'autorizzazione ad una quota di ammortamento superiore a quella concessa dal fisco.

Senochè, onorevoli senatori, e qui rispondo ad una osservazione del collega che mi ha preceduto, fu osservata la necessità di non ritardare l'approvazione di una legge molto attesa da migliaia di operai senza lavoro.

Queste sono situazioni che ricorrono spesso, come ad esempio, domani sarete chiamati ad approvare la legge sugli acconti agli statali presentata al Senato soltanto oggi; anche l'approvazione di tale legge non potrà essere ritardata se si vuole che la corresponsione deldell'acconto agli statali avvenga entro il 15 marzo prossimo venturo.

Cosicchè io allora dichiarai: se farete degli emendamenti tenete presente quelli che io proposi in nome della Commissione; se viceversa ritenete di dover approvare il disegno di legge così come è, prego il Ministro di tener presente tutto quello che io ho esposto a nome della Commissione.

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

(È approvato).

Art. 10.

Esenzione da requisizione e noleggio obbligatorio.

Le navi di nuova costruzione, ammesse ai benefici del capo II della presente legge, sono esenti da requisizione e da noleggio obbligatorio per la durata di anni cinque dalla data di entrata in effettivo esercizio, salvo il caso di guerra e gli altri casi di emergenza, de-

25 Febbraio 1949

terminati con decreto del Presidente del Consiglio, sentito il Consiglio dei Ministri.

Per le navi cisterna di nuova costruzione la requisizione o il noleggio obbligatorio potranno essere disposti, nel quinquennio sopra indicato, soltanto in caso di guerra.

(È approvato).

Art. 11.

Apprestamenti difensivi.

Le navi mercantili a scafo metallico devono avere strutture tali da consentire a scopo di difesa, l'armamento che sarà stabilito, compatibilmente con l'utilizzazione commerciale della nave, dal Ministero della difesa – Stato Maggiore della marina.

Le spese occorrenti per la predisposizione delle strutture di cui al precedente comma fanno carico al bilancio del Ministero della difesa – marina, per le navi di cui al primo comma dell'articolo 25 del regio decreto—legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, ed al bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi di cui al secondo comma del medesimo articolo 25; e sono rimborsate agli aventi diritto secondo le norme stabilite dal regolamento.

Le navi mercantili da carico secco, di stazza lorda non inferiore alle 1500 tonnellate, devono avere installato, in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni, e mantenere in efficienza un picco da carico di portata non inferiore a:

- a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1500 a 2500 tonnellate;
- b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2500 a 5000 tonnellate;
 - c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5000 tonnellate.

La spesa relativa alle installazioni di cui al precedente comma resta a carico dei proprietari delle navi.

Qualora il Ministero della difesa – Stato Maggiore della marina – ritenga necessario richiedere l'impianto di un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel comma precedente, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

Le navi mercantili, escluse le cisterne, di velocità oraria alle prove uguale o superiore a 14 miglia, devono avere, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque, per la eventualità di trasporto di uomini o quadrupedi.

L'onere relativo ai lavori occorrenti agli effetti del comma precedente resta a carico dei proprietari.

Agli effetti dell'applicazione del presente articolo, i committenti debbono, almeno 30 giorni prima dell'inizio della costruzione, sottoporre i piani all'ufficio di Stato Maggiore della marina, che indicherà i lavori da eseguirsi prima del termine fissato dall'articolo 13 per l'inizio della costruzione.

Il Ministro della difesa, su conforme parere del Capo di Stato Maggiore della marina militare, può concedere deroghe agli obblighi di cui al presente articolo alle navi che per particolari dettagli costruttivi non sono ritenute atte a ricevere gli apprestamenti di cui sopra.

(\dot{E} approvato).

Art. 12.

Classificazione della nave e conservazione della nazionalità.

Per il godimento dei benefici previsti dal presente capo, le navi di nuova costruzione debbono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale e conservare tale classe per la durata di quindici anni dall'entrata in effettivo esercizio.

Qualora per fatto del proprietario venga a mancare il requisito di cui al precedente comma, il proprietario è tenuto a restituire i contributi previsti dagli articoli 5 e 6 della presente legge in ragione di un quindicesimo per ogni anno di carenza del requisito stesso. Parimenti se venga a mancare il requisito di cui al precedente comma, le navi mercantili sono escluse, dal momento in cui la mancanza si verifica e fino a quando essa dura, dal godimento del beneficio di cui all'articolo 9.

Le navi mercantili, da passeggeri o miste, debbono essere munite di documento di carena rilasciato dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (Vasca navale), comprovante l'avvenuta esecuzione

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

di prove con i relativi modelli per il disegno di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche. Per le altre navi mercantili l'obbligo previsto dal presente comma deve essere osservato quando la stazza lorda sia uguale o superiore alle 1000 tonnellate o la velocità sia uguale o superiore a dodici nodi.

Il Ministro della marina mercantile non può autorizzare l'alienazione a stranieri delle navi, in costruzione o già in esercizio, per le quali sia stata concessa la garanzia statale di cui all'articolo 21 della presente legge e finchè duri la garanzia stessa.

Qualora il finanziamento previsto dall'articolo 21 non sia stato richiesto o accordato o se l'interessato abbia provveduto ad estinguere il debito derivante dal finanziamento, il Ministro della marina mercantile può rilasciare l'autorizzazione ad alienare a stranieri la nave sempre che i proprietari restituiscano i contributi di ammortamento ed integrativo percepiti in base alla presente legge, ridotti di un quindicesimo per ogni anno, o frazione di anno superiore alla metà, di permanenza della nave sotto la bandiera italiana durante i primi quindici anni di esercizio.

(È approvato).

Art. 13.

Termini per l'inizio e l'avanzamento della costruzione e per l'entrata in esercizio.

Le costruzioni navali di cui al presente capo devono essere iniziate, a pena di decadenza dai benefici, entro sei mesi dalla data di ammissione prevista dal secondo comma dell'articolo 2. La decadenza dai benefici si verifica anche qualora il committente non presenti al Ministero della marina mercantile, entro tre mesi dalla data di ammissione, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato.

Allo scadere del triennio di cui all'articolo 1, le costruzioni navali devono, a pena di decadenza dai benefici, aver raggiunto almeno l'80 per cento dello stato di avanzamento. Il Ministro della marina mercantile può tuttavia mantenere nel godimento dei benefici le costruzioni navali che al termine del triennio non avessero raggiunto la percentuale indicata, qualora dagli interessati sia provato, con

elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile.

Per il godimento dei benefici previsti dalla presente legge le navi mercantili debbono entrare in effettivo esercizio nel termine fissato dal regolamento.

Lo stesso regolamento stabilisce i termini nei quali, a pena di decadenza dal diritto alla corresponsione dei contributi, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva.

 $(\dot{E} \ approvato).$

Art. 14.

Anticipi.

Sul contributo di ammortamento e sul contributo sui materiali, possono essere concessi quattro anticipi, ciascuno in ragione del venti per cento dell'ammontare presunto dei contributi, pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale rispettivamente del 20 per cento, 40 per cento, 60 per cento e 80 per cento.

(È approvato).

CAPO III.

MODIFICAZIONI, RIPARAZIONI E TRASFORMAZIONI DI NAVI.

Art. 15.

Contributo di miglioramento.

Ai proprietari delle navi mercantili nazionali in esercizio all'entrata in vigore della presente legge e che siano iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale, sulle quali vengono installati:

- a) nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale, mai impiegati, inclusi tubolature, grigliati e pagliuoli;
- b) singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) comprese le relative tubolature, o macchinari o apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di nuova costruzione nazionale e mai impiegati, potrà essere corrisposto, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, ed entro il limite massimo complessivo di 50.000 cavalli asse:

1º per la installazione di apparati motori di cui alla lettera a), un contributo di mi-

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

glioramento pari a quello indicato nella tabella n. 2-B (apparato motore), qualunque sia la stazza lorda della nave;

 2° per la installazione di singoli complessi costitutivi di apparato motore o di macchinari o di apparecchi ausiliari di bordo di cui alla lettera b, un contributo di miglioramento di lire 8.000 per quintale.

Le norme per la determinazione della potenza degli apparati motori, nonchè per le relative prove sono stabilite dal regolamento.

Qualora nella costruzione di un apparato motore completo siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero parti staccate di essi, provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo di miglioramento sarà apportata una riduzione proporzionale al peso dei complessi o parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, rispetto al peso totale dall'apparato motore, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi delle caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Qualora nella costruzione dei singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero di macchinari o apparecchi ausiliari di bordo vengano impiegate parti staccate provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo di miglioramento spettante ai singoli complessi o macchinari o apparecchi ausiliari, sarà apportata una riduzione proporzionale al peso di questi ultimi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo.

Salvo il caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni o di fondi per caldaie, di cui ai due precedenti commi, qualora il peso del complesso o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi provenienti dall'estero o della stessa o da altra nave superi la metà del peso dell'apparato motore completo o del complesso o del macchinario o apparecchio ausiliario nella cui costruzione vennero impiegati, nessun contributo di miglioramento sarà dovuto per la detta costruzione.

(È approvato).

Art. 16

Importazione in franchigia ed esenzione dal diritto di licenza.

Per la costruzione in Italia per conto di nazionali dei macchinari indicati nel precedente articolo 15, iniziati dopo l'entrata in vigore della presente legge, i costruttori godono dell'importazione in franchigia daziaria dall'estero dei materiali necessari per la costruzione.

Le importazioni dei predetti materiali sono anche esenti dal diritto di licenza.

 $(\dot{E} \ approvato).$

Art. 17.

Contributo sui materiali.

Ai costruttori di cui al precedente articolo è inoltre corrisposto un contributo sui materiali di produzione nazionale nella misura di lire 3.500 per quintale del peso dell'apparato motore completo o del singolo complesso costitutivo di apparato motore o del macchinario o apparecchio ausiliario di bordo.

Qualora nella costruzione dei macchinari predetti siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), ovvero parti staccate di essi o parti staccate di macchinari o di apparecchi ausiliari di bordo, provenienti dall'estero, al contributo è apportata una riduzione di lire 3.500 per ogni quintale di materiali provenienti dall'estero, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e fondi per caldaie, rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione.

(\hat{E} approvato).

Art. 18.

Riparazioni, modificazioni e trasformazioni navali.

Ai lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti in Italia degli scafi, degli apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari di bordo), anche se eseguiti su pontoni di sollevamento, su draghe e su rimorchiatori pontati, sono applicabili le disposizioni di eui all'arvicolo 7.

DISCUSSIONI

25 Febbraio 1949

Per tali lavori è pure corrisposto un contributo sui materiali nella misura indicata negli articoli 4 e 17, limitatamente ai quantitativi dei materiali impiegati.

(È approvato).

Art. 19.

Esenzioni fiscali.

Le disposizioni di cui all'articolo 8 si applicano anche ai contratti e relativi corrispettivi di appalto per modificazioni, trasformazioni e riparazioni di navi mercantili di cui al presente capo.

(È approvato).

Art. 20.

Termini.

Per poter concorrere ai benefici previsti dal presente capo gli interessati devono farne domanda al Ministero della marina mercantile.

I lavori ammessi ai benefici del presente capo debbono essere iniziati entro sei mesi dalla data di accoglimento della domanda, a pena di decadenza dai benefici stessi, salvo eventuale proroga che il Ministro della marina mercantile ritenga di consentire qualora dagli interessati sia provato, con elementi e documenti certi, che il ritardo non è ad essi imputabile.

Per il godimento dei benefici previsti dal presente capo, gli apparati motori completi e gli apparecchi o macchinari ausiliari di bordo debbono essere installati nel termine fissato dal regolamento.

Sono pure stabiliti dal regolamento i termini per l'ultimazione dei lavori di cui all'articolo 18.

I termini entro i quali, a pena di decadenza, debbono essere presentati i documenti per la liquidazione definitiva, sono stabiliti dal regolamento.

(È approvato).

CAPO IV.

FINANZIAMENTI.

Art. 21.

Garanzia sussidiaria dello Stato.

Il Ministro del tesoro, di concerto con quello per la marina mercantile, è autorizzato a concedere agli enti ed istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale, e rispettivamente il credito peschereccio, a termini delle vigenti disposizioni legislative, la garanzia sussidiaria dello Stato fino all'importo complessivo di 38 miliardi, per i finanziamenti da concedere per le nuove costruzioni navali di cui all'articolo 1 e per la sostituzione di apparati motori completi, in quanto siano ammessi a tutti i benefici di cui al precedente capo III.

Tale garanzia è concessa sulla base dei documenti giustificativi delle spese da sostenere. I finanziamenti del presente articolo, che avranno una durata non eccedente quindici anni, sono autorizzati dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile, previo parere del Comitato previsto dall'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1º novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, il quale sarà all'uopo integrato con due membri effettivi, designati dal Ministro della marina mercantile.

La garanzia dello Stato per i finanziamenti, non può in nessun caso superare il 40 per cento del costo complessivo della nave.

(È approvato).

Art. 22.

Garanzie del credito per i finanziamenti.

Salvo altre eventuali garanzie, il credito derivante dal finanziamento di cui al precedente articolo deve essere garantito da ipoteca a favore dell'ente o istituto finanziatore sulle navi in costruzione o in trasformazione.

Alla pubblicità dell'ipoteca si provvede, ai termini degli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

Il credito derivante dal finanziamento ha inoltre privilegio sui macchinari ed altre attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave.

Detto privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi; esso è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti dai privilegi e ipoteche preesistenti alla 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.

Il privilegio di cui sopra deve essere annotato, a richiesta dell'istituto o ente finanziatore, senza spese, nel registro di cui all'articolo 1564

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

del Codice civile, presso il tribunale competente in relazione alla località nella quale si trovano i macchinari o attrezzature stessi o dove ha sede il cantiere presso il quale sono eseguiti i lavori, e di esso sarà dato avviso mediante inserzione nel foglio annunzi legali della provincia.

L'ipoteca ed il privilegio si intendono costituiti anche a favore dello Stato, per gli effetti di cui all'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1º novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

(È approvato).

Art. 23.

Operatività della garanzia dello Stato.

Fermo il disposto del terzo comma dell'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 1º novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, la garanzia sussidiaria prestata dallo Stato, ai sensi del precedente articolo 21, diventa operativa e lo Stato è tenuto al pagamento immediato del residuo credito dell'ente o istituto quando, essendo la nave ipotecata oggetto di esecuzione forzata, abbia avuto termine la procedura esecutiva nei suoi confronti o nei riguardi delle cose sottoposte a privilegio ai termini del precedente articolo.

Inoltre la detta garanzia sussidiaria diventa ugualmente operativa, e lo Stato è tenuto al pagamento immediato del residuo credito dell'ente o istituto finanziatore nei casi seguenti:

- a) ogni qualvolta abbia avuto luogo la perdita totale della nave ipotecata per quella parte del credito dell'ente o istituto finanziatore che non fosse coperta dall'indennità di assicurazione;
- b) ogni qualvolta la nave abbia formato oggetto di cattura o di procedimenti caute-lativi od esecutivi fuori delle acque territoriali nazionali, sempre che siano trascorsi almeno sei mesi dalla cattura o dall'inizio di detti procedimenti.

(È approvato).

Art. 24.

Agevolazioni fiscali per i finanziamenti.

Ai finanziamenti di cui al presente capo sono applicabili le norme di cui agli articoli 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 del decreto legislativo luogotenenziale 1º novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni. Le spese per il funzionamento del Comitato, di cui al precedente articolo 21, sono equiparate alle altre spese di cui all'articolo 11 del precitato decreto legislativo luogotenenziale 1º novembre 1944, n. 367.

Le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 12 del suddetto decreto sono applicabili anche agli atti e contratti con i quali vengono concessi o ceduti i compensi di cui alla presente legge, nonchè agli atti di pubblicità dell'ipoteca sulla nave.

(E' approvato).

CAPO V.

NAVI PER I SERVIZI INDISPENSABILI.

Art. 25.

Nel caso che all'entrata in vigore della presente legge non fossero state stipulate le nuove convenzioni per i servizi indispensabili di comunicazione tra il continente e le isole e tra le isole, attualmente non esercitati da società di navigazione di preminente interesse nazionale, il Ministro della marina mercantile, sentito il Ministero del tesoro, ha facoltà di incaricare, in base a pattuizioni speciali, un ente, che sarà da esso designato, previo parere del Comitato previsto dall'articolo 3, della costruzione delle navi occorrenti ai servizi predetti per un tonnellaggio di stazza lorda non superiore a 3000 tonnellate e per una spesa complessiva non superiore a 1.200 milioni, che saranno all'uopo accantonati nello stanziamento di cui all'articolo 34.

Il numero, il tonnellaggio e le caratteristiche delle navi sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3.

Le commesse che farà l'ente di cui al primo comma sono soggette all'autorizzazione del Ministro della marina mercantile.

Compiuta la costruzione delle navi di cui al primo comma, le navi stesse sono cedute in proprietà ai nuovi concessionari o, se le nuove convenzioni non siano state stipulate, sono affidate in gestione agli esercenti dei servizi.

Le condizioni della cessione in proprietà o della gestione sono stabilite dal Ministro della

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

marina mercantile, d'accordo con quello del tesoro.

Nel caso che le navi siano cedute in proprietà ai nuovi concessionari dei servizi pubblici, nella determinazione del corrispettivo sarà tenuto conto dell'ammontare complessivo dei benefici che le navi stesse avrebbero conseguito se fossero state commesse dai concessionari medesimi.

(È approvato).

CAPO VI.

Art. 26.

Finanziamenti speciali.

Ai proprietari di navi mercantili non superiori a 150 tonnellate di stazza lorda, perdute per causa di guerra e che costituivano per i proprietari stessi l'unico mezzo di lavoro non ancora sostituito, potrà essere concesso, per la costruzione di una nuova unità dello stesso tipo, che sia ammessa a termini dell'articolo 2 ai benefici del capo II della presente legge, uno speciale finanziamento per un ammontare non superiore al costo presunto della nuova costruzione, ridotto dell'importo dei contributi da corrispondersi in base alla presente legge, nonchè dell'indennità di perdita percepita o da percepire a qualsiasi titolo. È in facoltà del Ministro della marina mercantile di consentire raggruppamenti di proprietari di cui al presente comma per costruzioni in comune di unità non superiori alle 600 tonnellate di stazza lorda.

Uno speciale finanziamento potrà pure essere concesso a società cooperative per il ripristino di navi già recuperate, di stazza lorda non inferiore a 7.000 tonnellate, quando tale ripristino risponda a particolari necessità di carattere economico e sociale e presenti un notevole interesse per l'economia nazionale, e fine alla concorrenza di quanto occorre per ripristinare totalmente la Nino Bixio della cooperativa marinara «Garibaldi», ammettendo, inoltre, quest'ultima, a tutti i benefici indicati dalla legge per le navi di nuova costruzione, o da essere modificate o trasformate o riparate, secondo l'articolo 1, e garantendole, altresì, in ogni caso, i cinquecento milioni, che per essa

erano stati stabiliti sul fondo Ausa e alle stesse condizioni.

I finanziamenti di cui al presente articolo sono autorizzati a norma del secondo comma dell'articolo 21 della presente legge e saranno eseguiti dall'Istituto mobiliare italiano (I.M.I.), al quale il Tesoro dello Stato somministrerà i fondi all'uopo occorrenti, fino ad un ammontare massimo complessivo di 2.000 milioni, dei quali 1000 milioni sono riservati ai finanziamenti di cui al primo comma.

Le modalità di esecuzione e le condizioni tutte dei finanziamenti, ivi compresa la durata, la misura degli interessi, ed eventuali provvigioni all'I. M. I. da corrispondere sui finanziamenti, sono deliberate dal Comitato di cui all'articolo 21, secondo comma, della presente legge.

Le somministrazioni sui finanziamenti sono di regola effettuate dall'I. M. I., per conto dei committenti direttamente agli assuntori dei lavori in rapporto allo stato di avanzamento dei lavori stessi e per la prima somministrazione sulla base del preventivo tecnico finanziario.

Il credito derivante dai finanziamenti è garantito da ipoteca sulla nave in costruzione od in riparazione, nonchè da privilegio sui macchinari ed attrezzature destinati alla nave stessa. Al privilegio si applicano le norme di cui al quarto e quinto comma del precedente articolo 22. Il credito può anche essere garantito da crediti certi verso lo Stato, da garanzie reali, da garanzie bancarie o personali. Il credito derivante dai finanziamenti di cui al secondo comma del presente articolo dovrà essere garantito da ipoteca su altre navi delle cooperative finanziate, qualora ciò sia ritenuto necessario dal Ministro del tesoro su richiesta del Ministro della marina mercantile.

Alla pubblicità dell'ipoteca si provvede ai termini degli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

I finanziamenti di cui al presente articolo costituiscono una gestione speciale dell'I.M.I., per conto dello Stato all'infuori delle operazioni comportanti la responsabilità patrimoniale dell'Istituto medesimo. Tale gestione è regolata da apposita convenzione, che sarà stipulata tra il Ministro del tesoro, di con-

DISCUSSIONI

25 Febbraio 1949

certo con quello della marina mercantile e l'Istituto mobiliare italiano.

Ai finanziamenti di cui al presente articolo si applicano le disposizioni previste dall'articolo 6 del decreto legislativo 8 maggio 1946, n. 449.

Su que to articolo è stato presentato un ordine del giorno dal senatore Lanzetta. Il senatore Lanzetta ha facoltà di svolgerlo.

LANZETTA. Mi limiterò a leggere il mio ordine del giorno: « Il Senato della Repubblica, considerati gli enormi danni causati alla Cooperativa marmara «Garibaldi» dalla mancata applicazione della nota legge 7 maggio, n. 622, non sufficientemente risarcita dalla seconda parte dell'articolo 26 della legge odierna sulle costruzioni navali, impegna il Governo a positivamente assicurare la vita della Cooperativa «Garibaldi» attraverso speciali facilitazioni doverosamente riparatrici e necessarie, le quali si concretano: a) nel consentire ogni finanziamento occorrente per riparare la nave « Nino Bixio » e trasformarla in nave mista per trasporto merci e passeggeri; b) nell'esenzione dalla corresponsione di interessi nei finanziamenti stessi; c) nella limitazione delle ipoteche navalı alla sola nave «Nino Bixio».

Non si tratta di un favore, ma di una onesta riparazione di danni causati dal Governo stesso.

PRESIDENTE. Sempre sull'articolo 26 è stato presentato dal senatore Jannuzzi un altro ordine del giorno. Il senatore Jannuzzi ha facoltà di svolgerlo.

JANNUZZI. Il mio ordine del giorno dice testualmente:

« Il Senato, ritenuto che l'articolo 26 del disegno di legge demanda al Comitato di cui all'articolo 21 le deliberazioni relative alle condizioni dei finanziamenti, ivi compresi la misura degli interessi e eventuali provvigioni a favore dell'I.M.I.; ritenute le finalità che il disegno di legge si propone e che sono state ampiamente riassunte e chiaramente illustrate nella relazione del senatore Casardi e nella esposizione dell'onorevole Ministro, fa voti che il Comitato predetto si ispiri nella determinazione delle dette condizioni (e specialmente del tasso di interesse e delle garanzie) a criteri di equità, agevolando particolarmente i finanziamenti minori, onde non accada (come,

purtroppo, in altri settori è accaduto) che le condizioni di finanziamento garantite dallo Stato siano di non molto difformi – quanto ad ongrosità – dai normali finanziamenti bancari o privati ».

Quest'ordine del giorno è di per sè chiaro. Ma, se devo dire qualche parola di spiegazione sul richiamo da me fatto ad altri settori, aggiungo che, in materia di finanziamenti all'industria del Mezzogiorno, è accaduto che le condizioni dei finanziamenti stessi siano state e siano su per giù uguali a quelle che normalmente vengono fatte, in qualsiasi caso, nei finanziamenti bancari o privati. Il che frustra, evidentemente, la ragione dell'intervento statale.

TOMMASINI. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Ho preso la parola sull'ordine del giorno Lanzetta, al quale io voterò contro per una considerazione. Qui abbiamo un Ministro in carica e siede in quest'Aula anche il suo predecessore. Ora, per la questione della « Nino Bixio», è bene che dai Ministri venga una parola ben chiara. Io sono per la cooperazione ovunque e sempre, ma quando il capo di una cooperativa o le cooperative assumono un atteggiamento che è in contrasto evidente con il concetto della cooperazione, e rappresentano un peggioramento dei concetti che improntano l'amministrazione di qualunque privato speculatore capitalista, allora dico: basta.

Ora la « Nino Bixio » è nei cantieri Breda di Marghera da due anni, perlomeno; le vicende del finanziamento della « Garibaldi » sono note a me e le dovrà rendere maggiormente note il Ministro al Senato.

Qui siamo di fronte ad una nave – è bene essere chiari ed assumere le proprie responsabilità – la quale, se non fosse stata oggetto di continue transazioni, buone e men buone, la avremmo già in mare da un anno e mezzo, e l'avremmo già in mare con una spesa perlomeno della metà o, addirittura, di un terzo in confronto a quello che verrà a costare oggi. La causa la dirà il Ministro. Ci sono stati tentativi di transazioni sui quali non abbiamo mai raggiunto un accordo, e attraverso queste tentate transazioni vi è stato anche un danno a due opere pie, quali l'ospedale di Venezia e l'ospe-

25 FEBBRAIO 1949

dale di Mestre, i quali hanno avuto un giorno il miraggio di ottenere l'uno 400 milioni e l'altro 100 milioni, danaro che, viceversa, come sentirete dal Ministro, forse oggi si è volatilizzato.

D'altra parte, l'altro ramo del Parlamento ha integrato già l'articolo 26, mettendo in rilievo la finalità dell'articolo medesimo che assicura alla «Garibaldi» un finanziamento che, per mio conto, corrisponde ad un concetto di equità.

Ragione per cui parmi giunto il momento di dire che va anche stabilito che l'articolo 26 nel testo venuto a noi è sufficientemente equo: ogni altra elargizione sarebbe assolutamente fuori luogo e, anzichè incoraggiare lo spirito cooperativistico, incoraggerebbe viceversa uno spirito che con quello cooperativistico è completamento all'opposto. (Approvazioni dal centro).

TONELLO. Domanda di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TONELLO. Voterò con entusiasmo l'ordine del giorno dell'onorevole Lanzetta, e questo non per una eccessiva simpatia per il capitano Giulietti, il quale è un mezzo matto in politica, ma perchè sta il fatto che la gente del mare, questo materiale umano che sembrava quasi impossibile organizzare e riunire, attraverso l'opera del capitano Giulietti e attraverso la cooperativa si è formata una coscienza, si è formata qualcosa che dà a sperare, in un domani, per un maggiore sviluppo.

Per quel che riguarda gli oppositori di Giulietti, debbo riconoscere che qualche volta questi oppositori hanno anche ragione: non lo nego. In opposizione al Giulietti si è formata una coalizione di interessi che sono nettamente contrari a quello che può essere domani lo sviluppo delle forme cooperativistiche nella gente di mare. Ripeto che, malgrado i difetti che ci possono essere, noi siamo perfettamente solidali perchè la gente del mare trova, attraverso il proprio organismo, la forza onde sottrarsi allo sfruttamento capitalistico che esiste in questo campo.

L'ordine del giorno Lanzetta, quindi, è una affermazione di principio, non è una affermazione assoluta di simpatia per coloro che vivono attualmente nella « Garibaldi »; è di simpatia per la « Garibaldi » come società, la prima

cooperativa del mare che sarà destinata ad essere un giorno una forza nuova della massa operaia e del proletariato. (Approvazioni da sinistra).

LANZETTA. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANZETTA. Mi dispiace che il collega Tommasini abbia portato una nota di acidità nel suo intervento contro la Cooperativa «Garibaldi », quando doveva, come ha fatto, concludere che l'articolo 26, seconda parte, risponde ad un principio di equità. Se effettivamente la gente del mare riunita nella Cooperativa « Garibaldi » fosse stata immeritevole di ogni considerazione, la Camera dei deputati non l'avrebbe considerata e noi non avremmo oggi nella legge un articolo 26, seconda parte, di una portata notevole, che assegna un miliardo e mezzo alla Cooperativa « Garibaldi ». Quindi, noi non stiamo qui ad innovare niente: noi stiamo soltanto a chiarire un concetto; il mio ordine del giorno vuole ribadire un concetto già abbastanza affermato e risoluto nella stampa e nel Parlamento. Noi diciamo: dal momento che voi siete convinti che è necessario far vivere la Cooperativa « Garibaldi » attraverso la «Nino Bixio», dite senz'altro perlomeno sotto forma di assicurazione, che darete, sia pure con tutti i controlli possibili e immaginabili, gli aiuti necessari. Ne più nè meno.

FERRARI. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI. A nome del mio gruppo, debbo fare alcune brevi dichiarazioni. Dico subito che noi voteremo a favore dell'ordine del giorno dell'onorevole Lanzetta. Nel mio intervento, parlando dell'articolo 26, avevo detto che i colleghi della Commissione mi avevano riferito che, nella riunione che vi era stata in Commissione, con l'intervento del signor Ministro, questi aveva fatto delle dichiarazioni che ritenevamo come assicurazioni. Me ne potranno dare conferma il relatore onorevole Casardi ed il collega Battista. Noi avevamo cioè fatto delle richieste circa la questione dei finanziamenti, e mi pare che il Ministro abbia assicurato non un miliardo, come è detto nell'articolo, ma un miliardo e mezzo, riferendosi, probabilmente, ai 500 milioni A U.S.A. Poi avevamo chiesto che l'ipoteca fosse soltanto,

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

come è detto nell'ordine del giorno, limitata alla nave « Nino Bixio ». È una ingiustizia – non comprendo il riferimento dell'onorevole Tommasini - che, mentre per le aziende private l'ipoteca è fatta soltanto sulle navi che vengono a usare delle condizioni della legge, per le cooperative invece si pretenda un'ipoteca che si estende anche alle altre loro disponibilità. Infine chiedevamo che il finanziamento fosse esonerato completamente dagli interessi, quale parziale considerazione, come ha detto l'onorevole Lanzetta, dei danni che la Cooperativa «Garibaldi» ha avuto. Nel mio intervento avevo pregato il signor Ministro di precisare il suo pensiero anche in Assemblea. Non so se l'abbia fatto. Mi si dice che non l'abbia fatto. Spero che il Ministro lo farà adesso e che considererà l'ordine del giorno dell'onorevole Lanzetta come l'espressione di una necessità riparatrice e di un chiarimento definitivo dell'articolo 26.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SARAGAT, Ministro della marina mercan tile. Qui è sorto un equivoco. Posso accettare tutti i punti detti dall'onorevole Ferrari e li accetto salvo uno, di cui dirò poi, e che riguarda i tassi di interesse, ma non posso accettare quello dell'onorevole Lanzetta perchè sono cose che esulano dall'interpretazione della legge, e perchè non posso snaturare il problema. I danni di guerra non sono previsti da questa legge e non bisogna entrare in questo criterio. Ora, l'ordine del giorno Lanzetta dice in sostanza: «Siccome la Cooperativa "Garibaldi., è stata danneggiata bisogna che si accetti questo criterio». Ma non solo la Cooperativa «Garibaldi» è stata danneggiata ma una infinità di piccoli armatori, di piccola gente dedita alla pesca o al traffico di cabotaggio. Io dovrei andare incontro a tutte queste categoris e non posso quindi accettare questo criterio che snaturerebbe completamente la portata della legge. Questa non è una legge per il risarcimento di danni di guerra o per risarcimento di altri danni. Io non entro nel della questione della Cooperativa « Garibaldi ». La legge tende a far costruire delle navi e a favorire determinate miziative. Siccome c'è una iniziativa cooperativistica, noi questa miziativa la favoriamo, ma non possiamo riferirci ad eventuali danni che questa cooperativa possa avere o non avere subito dalla guerra. Questo è un problema che esula comcompletamente dallo spirito e dalla lettèra di questa legge; quindi non posso accettare l'ordine del giorno Lanzetta.

Invece le osservazioni fatte dal senatore Ferrari io le posso condividere. Nella formulazione dell'articolo 26 si parla del finanziamento di un miliardo. C'è uno scoordinamento nel testo perchè è stato aggiunto un emendamento dello stesso capitano Giulietti e non so cosa ne sia venuto fuori, ma ad ogni modo è certo che dalla legge risulta che la Cooperativa «Garibaldi» ha diritto ad avere un miliardo. Però siccome nell'emendamento approvato dalla Camera c'è un accenno a 500 milioni da prelevare sul fondo A.U.S.A., 10 come Ministro assumo l'impegno di fare di tutto perchè questa somma di 500 milioni venga assegnata per integrare il finanziamento. Su questo punto posso dire quindi che siamo completamente d'accordo: sull'altra questione io sono pure d'accordo. Rammento che già in sede di discussione in Commissione mi si è sollevato il problema delle garanzie, estese a tutta la flotta. Io sarei entrato nell'ordine di idee di limitarle alla «Nino Bixio» soltanto e al massimo a un'altra nave. Siccome però vedo che lo spirito del Senato e specialmente di un settore è di limitare la garanzia alla sola « Nino Bixio » credo di poter accedere a questo criterio di limitazione, tanto più che vedo che anche i cooperatori degli altri settori sono d'accordo. In altri termini, poichè il testo stesso della legge me ne dà facoltà (badate che il problema riguarda il Ministro del tesoro, su suggerimento del Ministro della marma mercantile) mi varrò di questa facoltà di non chiedere l'estensione della garanzia anche ad altre navi e mi limiterò a chiedere al Tesoro di porre la garanzia unicamente per la « Nino Bixio ».

Riguardo alla misura dell'interesse sul finanziamento mi pare che ci sia l'ordine del giorno dell'onorevole Jannuzzi il quale, in fondo, va incontro a questa esigenza di un interesse equo. Ma giungere al criterio che un finanziamento debba essere fatto senza interessi, io francamente non me la sento. Io sono stato coope-

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

ratore molti anni, onorevole Lanzetta, sono stato cooperatore in Austria, in Germania, in Francia e so che cosa sono le cooperative. È grazie al movimento cooperativo europeo che io ho potuto campare e sbarcare il lunario negli anni più difficili della mia vita, ma credo davvero che abbia ragione l'onorevole Tommasını quando afferma che non significa favorire le cooperative buttare i denari dalla finestra. Quando si prendono denari bisogna pagare un interesse. Facciamo in modo che l'interesse sia modesto, ma non facciamo, in nome della cooperazione, una politica che invece di favorirla la corrompe e la degrada. Dunque per la «Garibaldi»: limitazione della garanzia ad una sola nave, finanziamento di un miliardo e mezzo, interesse equo, anzi più equo, arriverei quasi a dire un interesse del 4 per cento. Io penso che più di questo non si possa fare. Dimodochè, fatta questa dichiarazione, pregherei l'onorevole Lanzetta di ritirare il suo ordine del giorno poichè ha una impostazione che non può essere da me accettata.

LANZETTA. Non potrebbe accettarlo, onorevole Ministro, a titolo di raccomandazione?

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Senz'altro: accetto questo ordine del giorno come raccomandazione, s'intende però nei limiti da me precisati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Jannuzzi.

JANNUZZI. Data l'importanza dell'argomento, rilevata anche dall'onorevole Ministro, chiederei se non sia il caso (e lo chiedo ai colleghi) che il mio ordine del giorno, più che di una mia raccomandazione a carattere personale, non debba essere oggetto di un voto collettivo.

SARAGAT, Ministro della marina mercantile. Dichiaro di accettare il suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'ordine del giorno dell'onorevole Jannuzzi da lui già letto e svolto. Chi lo approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato).

Metto allora in votazione l'articolo 26. Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

 $(\dot{E} \ approvato).$

CAPO VII.

DISPOSIZIONI VARIE.

Art. 27.

Costruzioni non ammesse ai termini. dell'articolo 2.

Alle costruzioni navali per conto di nazionali non ammesse ai benefici indicati nel capo II, ivi compresi i pontoni di sollevamento, i rimorchiatori pontati e le draghe, sono tuttavia concessi i benefici di cui agli articoli 4, 7, 8, 9, 10, sempre che siano osservate le disposizioni degli articoli 11 e 12.

Per concorrere a detti benefici, gli interessati devono presentare apposita domanda.

Sul contributo sui materiali possono essere concessi anticipi a termini dell'articolo 14. (È approvato).

Art. 28.

Esclusione dai benefici.

I benefici previsti dalla presente legge non sono concessi:

- a) alle costruzioni destinate ai servizi complementari nell'interno dei porti, delle rade, dei laghi, delle lagune non salse e dei fiumi ed alla navigazione a rimorchio:
- b) alle navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti. (È approvato).

Art. 29.

Ammontare massimo dei contributi.

L'ammontare massimo dei contributi di ammortamento, di miglioramento e sui materiali, previsti dagli articoli 4, 5, 15, 17, 18 e 27, è determinato dagli elementi contenuti nelle domande di cui rispettivamente agli articoli 2, 20 e 27.

Qualora l'ammontare del contributo di ammortamento e del contributo di miglioramento, accertato a lavori ultimati, risulti inferiore ai nove decimi dell'ammontare di esso calcolato a norma del precedente comma, l'ammontare del contributo definitivo è determinato sottraendo dal doppio dell'ammontare accertato i nove decimi dell'ammontare calcolato.

(È approvato).

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

Art. 30.

Estensione dei benefici agli enti indicati nel decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 ñovembre 1947, n. 1547.

La facoltà prevista dall'articolo 2 può essere esercitata dal Ministro della marina mercantile anche nei confronti di persone o società indicate nell'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 28 novembre 1947, n. 1547, che ne abbiano presentato domanda ed a condizione che, ultimati i lavori, le navi siano iscritte nelle matricole dello Stato.

Le costruzioni eseguite per conto di committenti nazionali nei cantieri compresi nel territorio libero di Trieste possono essere ammesse a termini dell'articolo 2 ai benefici previsti dal capo II e dal capo III della presente legge, per quella parte di tali benefici che non sia oggetto di provvidenze delle competenti autorità del territorio stesso.

(È approvato).

Art. 31.

Disposizioni transitorie per l'installazione di motori.

Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato di cui all'articolo 3, può ammettere ai benefici della presente legge:

- a) le navi di nuova costruzione su cui siano installati apparati motori in corso di costruzione in Italia alla data di scadenza del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 245;
- b) le navi di nuova costruzione su cui siano installati motori nuovi mai impiegati, già costruiti in Italia alla data predetta, con esclusione del contributo sui materiali per la parte relativa all'apparato motore già costruito, e con la riduzione del 10 per cento sul contributo di ammortamento.

(È approvato).

Art. 32.

Vigilanza.

Spetta al Ministro della marina mercantile la vigilanza sull'attività tecnico-economica dei cantieri navali e degli stabilimenti, nei riguardi delle costruzioni e dei lavori previsti dalla presente legge, nonchè l'accertamento delle condizioni del mercato nazionale delle costruzioni navali, in relazione con quelle del mercato internazionale e con le esigenze della industria dell'armamento, secondo le norme stabilite dal regolamento.

Per l'esercizio di tale vigilanza il Ministro della marina mercantile si avvale anche dell'opera del Registro italiano navale, al quale è devoluta, a totale compenso delle sue prestazioni, la quinta parte della ritenuta di cui al comma seguente.

La vigilanza di cui al presente articolo è fatta nell'interesse dei proprietari aventi diritto ai contributi di ammortamento, di miglioramento e integrativo, e le spese relative, comprese quelle per il funzionamento del Comitato tecnico di cui all'articolo 3, graveranno su appositi fondi da costituirsi con effettuazione di una ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per detti contributi.

Il Ministro della marina mercantile può attribuire, sui fondi indicati nel comma precedente, speciali contributi a favore di enti ed istituti di studi e di esperienze in materia di costruzioni e di architettura navale e a favore dell'attrezzatura scientifica degli istituti di istruzione navale.

(È approvato).

Art. 33.

Norme regolamentari.

Fino a quando non sarà emanato il regolamento di esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regolamento approvate con regiodecreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni.

(È approvato).

CAPO VIII

STANZIAMENTI.

Art. 34.

Stanziamento per spese relative ai contributi.

Per provvedere all'applicazione della presente legge, è stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero della marina mercantile la somma di lire 34 miliardi, dei quali 1200 milioni per

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

le costruzioni di cui all'articolo 25 e lire 2000 milioni per la somministrazione dei fondi occorrenti per le operazioni di cui all'articolo 26, così ripartita:

lire 8 miliardi per l'esercizio finanziario 1948–1949;

lire 12 miliardi per l'esercizio finanziario 1949-1950;

lire 14 miliardi per l'esercizio finanziario 1950–1951.

I residui eventuali del 1948–1949, del 1949–1950 e del 1950–51 saranno utilizzabili negli esercizi successivi fino ai termini indicati nell'articolo 13 e salvo quanto è detto nell'ultimo comma dell'articolo 2.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad intro durre in bilancio le variazioni occorrenti per l'attuazione della presente legge, prelevando i relativi fondi dal conto speciale istituito presso la Banca d'Italia, in conseguenza dell'Accordo 28 giugno 1948, con gli Stati Uniti d'America, approvato con legge 4 agosto 1948, n. 1108.

(È approvato).

Art. 35.

Stanziamenti per le spese relative agli apprestamenti difensivi.

Per il rimborso agli aventi diritto delle spese per apprestamenti difensivi nei casi indicati nell'articolo 11 della presente legge, è stanziata in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio del Ministero della difesa-marina, la somma di lire 450 milioni, così ripartita:

lire 50 milioni per l'esercizio finanziario 1948-1949;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1949–1950;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1950-1951:

e nella parte straordinaria del bilancio del Ministero per la marina mercantile la somma di lire 500 milioni, così ripartita:

lire 100 milioni per l'esercizio finanziario 1948-1949;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1949–1950;

lire 200 milioni per l'esercizio finanziario 1950–1951.

Gli eventuali residui andranno in aumento degli stanziamenti degli anni successivi.

(È approvato).

Art. 36.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

Do ora lettura delle tabelle annesse al disegno di legge:

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

TABELLA N. 1

CONTRIBUTI DI AMMORTAMENTO PER LE NAVI CON SCAFO DI ACCIAIO DI STAZZA LORDA OLTRE LE 500 TONNELLATE

(Lire per metro cubo).

	VOLUME GLOBALE INTERNO IN METRI CUBI					
VELOCITĂ ALLE PROVE (NODI)	Uguele a 2000	Uguale a 5.000	Uguale a 10 000 ed oltre			
10	7 810					
ш	9 450	7 080				
12	11.250	8 420	5.630			
13	13.200	9 890	6.660			
14	1 5.3 10	11.470	7.660			
15	17.530	13.160	8.790			
16	20.000	15.000	10.000			
17	20.000	15.000	11.290			
18 ed oltre	20,000	15.000	12.660			

Nota N. 1. — Il contributo di ammortamento non è dovuto alle navi che non raggiungono alle prove la velocità di:

¹⁰ nodi se di volume globale interno fino a metri cubi 2.000.

¹¹ nodi se di volume globale interno da metri cubi 2.001 a metri cubi 5.000.

¹² nodi se di volume globale interno superiore a metri cubi 5.000.

NOTA N. 2. — Per valori intermedi di volume e velocità il contributo di ammortamento verrà calcolato per interpolazione lineare.

Nota N. 3. — Per le navi cisterne il contributo di ammortamento calcolato secondo la tabella sarà maggiorato del 5 per cento.

Nota N. 4. — Per le navi da pesca oceaniche aventi una stazza lorda superiore a 500 tonnellate il contributo di ammortamento sarà maggiorato del 25 per cento e verrà inoltre corrisposto uno speciale contributo per l'impianto elettrico e l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate, determinato come segue:

a) lire 30.000 per kW installato;

b) lire 30.000 per ogni 1000 frigorie di impianto frigorifero.

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

TABELLA N. 2

CONTRIBUTO DI AMMORTAMENTO PER NAVI A PROPULSIONE MECCANICA CON SCAFO DI ACCIAIO DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE

A) SCAFO ALLESTITO		B) APPARATO MOTORE						
То	onnellate di	ı stazza lorda	Lire per tonnellata di stazza lorda	Poter	ıza alle	prove in C. A	,	Lire per C. A.
Uguale	o inferiore	а 100	40.000	Uguale o	nferic	ore a 150		15.000
»	»	а 150	37.150	»	»	а 200		14.200
»	»	а 200	35.100	»	»	a 250		13.500
"	»	a 250	33.600	»	»	a 3 00 .	• • •	13.000
»	»	а 300	32.500	»	»	а 350		12.600
'n	n	а 350	31.700	»	»	a 400		12.300
»	n	а 400	31.050	»	»	а 450		12.100
»	D	a 450	30.500			oltre 450		12.000
))	'n	а 500	30.000					
			-	-				

Nota N. 1. — Il contributo di ammortamento si ottiene sommando il contributo relativo allo scafo allestito (A) con quello relativo all'apparato motore (B). Per i valori intermedi della stazza e della potenza i contributi saranno calcolati per interpolazione lineare.

Nota N. 2. — Per le navi di legno e di cemento armato il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 15 per cento.

Nota N. 3. — Per l'impianto elettrico o l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate verrà moltre corrisposto uno speciale contributo come per le navi da pesca oceaniche. (Tabella n. 1, nota n. 4).

⁽È approvata).

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

TABELLA N. 3

CONTRIBUTI DI AMMORTAMENTO PER NAVI DA PESCA A PROPULSIONE MECCANICA CON SCAFO IN ACCIAIO DI STAZZA LORDA FINO A 500 TONNELLATE

A) SCAFO ALLESTITO		B) APPARATO MOTORE						
То	onnellate di	stazza lorda	Lire per tonnellata di stazza lorda	Pote	nza alle	prove in C	S. A.	Lire per C. A.
Uguale	o inferiore	a 25	60.000	Uguale	o inferio	ore a 75	• • • •	20,000
»	»	a 50	55.400	»	»	a 100	• • • •	20 000
»	»	a 75	52.300	»	»	a 150		18.750
»))	а 100	49.800	»	»	a 200		17.750
»	*	а 150	46.200	»	מ	a 250		16.870
»	n	a 200	43.800	»	n	a 300		16.250
»	»	a 250	42.100	»	»	a 350		15.750
))	»	a 300	40.800	»	»	a 400		15.370
»	»	a 350	39.800	3 0	»	a 450		15.120
»	»	a 400	39.000			oltre 450		15.000
))	»	a 450	38,300					
»	»	a 500	37.600					

Nota N. 1. — Il contributo di ammortamento si ottiene sommando il contributo relativo allo scafo allestito (A) con quello relativo all'apparato motore (B).

Per i valori intermedi della stazza e della potenza i contributi saranno calcolati per interpolazione lineare. Nota N. 2. — Per le navi di legno e di cemento armato il contributo di ammortamento per lo scafo allestito (A) verrà ridotto del 15 per cento.

Nota N. 3. — Per l'impianto elettrico o l'impianto frigorifero con celle refrigerate appropriate verrà moltre corrisposto uno speciale contributo come per le navi da pesca oceaniche (tabella n. 1, nota 4).

Nota N. 4. — La presente tabella si applica anche alle navi costruite per conto dei corpi dei piloti, quando siano riconosciute idonee anche ai servizi di salvataggio.

⁽È approvata).

DISCUSSIONI

25 FEBBRAIO 1949

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

BENEDETTI TULLIO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENEDETTI TULLIO. Io ho assistito con grande attenzione a tutta la discussione. Ho letto con scrupolo tutti gli atti, ho sentito il discorso del Ministro, e non ho mai preso la parola, perchè ho saputo fin dall'inizio che ogni discussione era perfettamente inutile. (Commenti).

Sì, era perfettamente inutile! E quindi era altrettanto inutile, per me, sprecare il fiato ed urtare i timpani dei colleghi.

Debbo dire che, dopo la mia paziente ascoltazione, io resto nella precisa convinzione che questa legge sia uno sbaglio sotto tutti i punti di vista: uno sbaglio perchè non viene in aiuto agli operai, i quali possono essere aiutati sollecitamente in altro modo e per i quali può essere sempre disposto un diverso metodo di aiuto che consenta poi una stabilizzazione completa della loro situazione; uno sbaglio per i cantieri che attraverso questa legge per-

petueranno uno stato di disorganizzazione non sanato dagli attuali espedienti; uno sbaglio perchè non sarà utile nemmeno agli armatori che avranno delle navi ad un prezzo quale si può avere negli altri mercati e che potrebbero ottenere lo stesso prezzo nei nostri cantieri nel momento in cui questi cantieri conseguissero il riassetto per un processo naturale. Questa è la mia convinzione. Dichiaro quindi che voterò contro.

LUCIFERO. Altrettanto farò io.

TONELLO. Io voterò contro, perchè sono contro l'attuale Governo.

PRESIDENTE. Chi approva il disegno di legge nel suo complesso è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Questo pomeriggio seduta pubblica alle ore 16,30 con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 13,35).

Dott. CARLO DE ALBERTI Direttore dell'Ufficio dei Resoconti