

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 29° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 NOVEMBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione con modificazioni:

« Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità » (822-Urgenza):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 451, 452, 453 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES . . . . .	454
CAVALLI . . . . .	455
CROLLALANZA . . . . .	454
PIERACCINI, <i>ministro della marina mercantile</i> . . . . .	454, 455
SALERNO, <i>relatore alla Commissione</i> . . . . .	452, 454
SANTALCO . . . . .	454
SEMA . . . . .	452, 453

*La seduta ha inizio alle ore 10,20*

SALERNO, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

#### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità » (822-Urgenza)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dei benefici previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità ».

La 5<sup>a</sup> Commissione ha espresso parere favorevole il 21 marzo scorso. I colleghi ricorderanno che nella seduta del 7 novembre fu deciso di rinviare l'esame del disegno di legge. Fu poi costituita una Sottocommissione la quale ha redatto, d'accordo col Governo, un nuovo testo.

Il nuovo testo ci è pervenuto solo mezz'ora fa, per cui procederemo immediata-

8ª COMMISSIONE

29º RESOCONTO STEN. (21 novembre 1973)

mente alla sua distribuzione. Prego intato il senatore Salerno di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

S A L E R N O , *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi col disegno di legge n. 822, d'iniziativa governativa, di cui il nuovo testo definitivo ci è stato consegnato stamane, si intendono prorogare i termini previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362. Infatti tali benefici sono cessati il 31 dicembre 1971, data in cui è venuta meno la validità della legge 25 maggio 1970, n. 362, dopo che le provvidenze in questione erano passate attraverso le leggi 24 luglio 1959, n. 622, 9 gennaio 1962, n. 2, 21 giugno 1964, n. 467, e 24 maggio 1967, n. 389. Il processo di rinnovamento della flotta nazionale, perciò, si è sviluppato in continuità grazie alle provvidenze disposte, ponendo la nostra flotta in condizioni di rispondere alla concorrenza internazionale. Nel contempo vi sono stati altri provvedimenti a favore dell'armamento e dell'industria cantieristica nazionale. Lo Stato ha voluto dare una incentivazione notevole all'incremento qualitativo e quantitativo della nostra flotta. L'onere è stato complessivamente di lire 25 miliardi, di cui lire 5 miliardi previsti dalla legge 25 maggio 1970, n. 362. Le leggi scadute hanno permesso la demolizione di 250 unità per 1.612.058 tonnellate di stazza lorda, a cui si sono sostituite 113 nuove unità per 1.415.954 tonnellate di stazza lorda.

Dei 5 miliardi di lire previsti nella detta legge n. 362, scaduta il 31 dicembre 1971, solo una parte è stata utilizzata. Vi è da considerare la necessità che siano concessi contributi e benefici, diretti a migliorare le condizioni della flotta nazionale. Occorre, infatti, rilevare che su 7 milioni e 352.829 tonnellate di stazza lorda, il nostro naviglio presenta il 14,8 per cento di età tra i quindici e i vent'anni (per 1 milione di stazza lorda) e il 15 per cento di età superiore ai vent'anni (per 1 milione e 550.682 di stazza lorda).

Per i motivi da me illustrati si è ritenuto di presentare il disegno di legge n. 822 al nostro esame, che proroga al 31 dicembre 1975 le provvidenze a favore della nostra flotta,

con una spesa di lire 2 miliardi per il 1974 e di 2 miliardi e 500 milioni per il 1975.

I colleghi Avezzano Comes e Grossi hanno presentato un articolo aggiuntivo con il quale si modifica l'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 24 maggio 1967, n. 389. In base a questo emendamento l'ultimo comma della detta legge risulterebbe così modificato:

« Le iniziative di cui ai precedenti commi devono essere ritenute conformi, a giudizio del Ministro per la marina mercantile, agli interessi dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo anche al mantenimento dei livelli di occupazione nei settori interessati alla esecuzione dei lavori, che non potranno comunque essere eseguiti al di fuori dell'area della Comunità economica europea ».

Ritengo che questo articolo aggiuntivo possa essere accolto, sicchè esprimo anche in merito ad esso parere favorevole.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

S E M A . Mi permetto di rivolgere ai colleghi della maggioranza la preghiera di assicurare la loro presenza alla votazione di questo disegno di legge. Mi dispiacerebbe che si ripetesse quanto avvenuto la settimana scorsa, in un'altra Commissione. In quella occasione preannunciammo la nostra astensione — come preannunciamo la nostra astensione in questo caso — e, trovandoci in maggioranza o quasi, noi comunisti fummo considerati gli affossatori di quel disegno di legge, che non fu approvato. Ecco perchè mi permetto di rivolgere questo appello ai colleghi della maggioranza.

Il mio è solo un giudizio politico, e desidero che sia verbalizzato. Anche in questo caso ci asteniamo.

Entrando un po' nel merito del disegno di legge che stiamo discutendo, vi è da rilevare che ogni volta che si discute di marina mercantile si dice che, grazie alle provvidenze disposte, la nostra marina compie enormi passi, e così di seguito. La verità è che le varie provvidenze non hanno consentito alla nostra marina nè di essere competitiva in cam-

po internazionale, nè di rispondere alle esigenze nazionali. In realtà ci troviamo di fronte ad una crisi pericolosa e preoccupante, non solo per i trasporti, i porti, i cantieri e la flotta, ma per la stessa sicurezza nazionale, per la stessa autonomia delle nostre scelte in campo economico.

La verità è che il complesso di misure finora adottate si è rivelato fundamentalmente errato o, se volete, non corrispondente a quelle che sono le aspettative e le esigenze degli « anni settanta ».

In secondo luogo, questo è forse il meno importante fra i provvedimenti che navigano tra Camera e Senato. Della dibattutissima legge sui cantieri, infatti, si discute alla corrispondente Commissione della Camera con una ostilità aperta e motivata dei lavoratori del mare, dei porti, dei cantieri. Stiamo predisponendo nella Sottocommissione appositamente costituita gli emendamenti per la legge sulla ristrutturazione della flotta di preminente interesse nazionale nella ostilità rigorosa — come abbiamo sentito dire qui — dei lavoratori del mare di tutte le provincie d'Italia, e con una notevole preoccupazione di tutte le Regioni marinare della penisola, con prese di posizione di tutti i partiti politici, comuni, provincie, e così via. Si è trattato alcuni giorni fa, nel clima cui ho accennato, del credito navale, e abbiamo votato da qualche settimana la legge sui provvedimenti parziali per la pesca comprendente anche le direttive per affrontare le più immediate conseguenze del colera in alcune città dell'Italia meridionale. Tutto questo manca però di un collegamento, non ci permette di lavorare nel quadro di una visione generale del problema. Qualche minuto fa il Ministro ci ha detto delle cose che ci rallegrano a proposito del porto di Palermo, e ne prendiamo volentieri atto. Io dissento dai colleghi che ritengono non eccezionale la forza e la durata della mareggiata che ha colpito il porto di Palermo, ma non ritengo che questa sia la cosa più importante. Ciò che invece è stato veramente eccezionale è l'imprevidenza ed anche gli errori madornali commessi nella predisposizione di tutte le difese esterne e soprattutto di quelle a mare o a costa, come si suol

dire. Anche quando adottiamo provvedimenti-tampone o di emergenza dovremmo sforzarci di ricordare che ciò avviene sempre nel quadro di una linea programmata. Nel campo della marina mercantile il Ministro ci ha detto che è mancata una programmazione, e che è suo intendimento istituirla. Io mi chiedo però quale possibile evoluzione della nostra marina mercantile e della nostra politica marinara può avere luogo attraverso questo tipo di leggi che ricalcano tutte le vie errate percorse nel passato. Contesto quindi che la legge 25 maggio 1970, n. 362, abbia contribuito a portare la flotta italiana a livelli decenti di decoro e di sicurezza; contesto che il disegno di legge presentato oggi al nostro esame possa corrispondere agli obiettivi enunciati dal ministro Pieraccini. La scorsa primavera un altro Ministro facente parte di un Governo diverso dall'attuale annunciò le stesse cose: non gli credemmo. A parte la statura e la personalità diversa, e a parte anche la diversa fiducia che abbiamo nelle parole dettate dal ministro Pieraccini nel presentare questa legge (che lui non ha fatto, che è nata in tempi calamitosi per la nostra marina mercantile), tale presentazione viene effettuata con gli stessi criteri, che finiscono poi col concedere ulteriori incentivi ad un armamento prevalentemente privato che si è comportato in modo scandaloso di fronte alla flotta nazionale: bandiere-ombra, investimenti, acquisti e noleggi all'estero, con le conseguenze che tutti conosciamo. Ecco perchè noi non possiamo approvare questo disegno di legge; e se, nonostante il nostro parere contrario, dovesse essere approvato, desideriamo che le posizioni siano chiare. Il collega Avezzano Comes ha presentato un emendamento che, nella sua prima stesura, noi non avremmo potuto approvare, perchè affermava in modo alquanto superficiale che i lavori cui si riferiva dovevano essere eseguiti nell'ambito della CEE.

P R E S I D E N T E . È stato ritirato.

S E M A . L'emendamento così come è stato presentato oggi noi lo valuteremo, nonostante la nostra astensione sulla legge, perchè afferma un principio giusto: pensia-

mo intanto alle nostre maestranze, ai nostri cantieri, agli operai e ai giovani, poi alla CEE, e sottolineiamo che non vogliamo riparare nè costruire navi per i fascisti greci, spagnoli o portoghesi.

Concludendo, a mio avviso c'è un grosso sospetto: un milione di tonnellate ripartite in 200 navi è stato sostituito da un altro milione di tonnellate ripartite su sole 100 unità; ciò significa che si è costruita qualche petroliera in più. Bastano infatti 5 petroliere da 200.000 tonnellate per raggiungere il milione di tonnellate che ieri era ripartito su 200 navi, meno vecchie soltanto di quelle della marina greca, che si onora di portare in giro le navi di Omero.

**A V E Z Z A N O C O M E S .** Esprimo il parere favorevole del mio Gruppo sul disegno di legge in esame, sebbene i fondi che si stanziavano non siano quelli che si aspettavano.

Insieme al collega Grossi presento un emendamento aggiuntivo del seguente articolo:

« L'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 24 maggio 1967, numero 389, è modificato come segue:

” Le iniziative di cui ai precedenti commi devono essere ritenute conformi, a giudizio del Ministro per la marina mercantile, agli interessi dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo anche al mantenimento dei livelli di occupazione nei settori interessati alla esecuzione dei lavori, che non potranno comunque essere eseguiti al di fuori dell'area della Comunità economica europea ” ».

Quanto i vecchi stanziamenti fossero insufficienti, ce ne siamo resi conto in questi anni. Abbiamo assistito, nel 1972, in particolare, all'erogazione di contributi anche a coloro che demolivano in Grecia, Spagna e Portogallo. La cosa fu fatta presente e si disse, dai responsabili, che occorreva presentare un emendamento, proprio per ovviare a queste difficoltà. Con il nostro emendamento riteniamo che il disegno di legge sia completo.

**S A N T A L C O .** Onorevole Presidente, desidero prendere la parola solo per dichiarazione di voto. Nell'approvare la relazione del collega Salerno esprimo il parere favorevole del mio Gruppo al disegno di legge e all'emendamento dei colleghi Avezzano Comes e Grossi.

**C R O L L A L A N Z A .** Pur condividendo, tranne alcuni spunti di politica estera che non trovo pertinenti, parecchi rilievi del collega Sema, mi dichiaro favorevole a questo disegno di legge. In attesa di organiche provvidenze nei riguardi della marina mercantile e della cantieristica, ritengo che questo primo intervento consenta di togliere dalla circolazione delle navi veramente onuste e di incrementare con navi moderne la nostra flotta.

**P R E S I D E N T E .** Dichiaro chiusa la discussione generale. Do la parola, adesso, al senatore Salerno, relatore, per la replica.

**S A L E R N O ,** *relatore alla Commissione.* Ritengo di non dover replicare ai colleghi.

**P R E S I D E N T E .** Do la parola, allora, al senatore Pieraccini, ministro della marina mercantile.

**P I E R A C C I N I ,** *ministro della marina mercantile.* Mi sembra, come prima cosa, che si possa prendere atto che non vi è disaccordo sulla necessità e sull'urgenza degli interventi previsti dal disegno di legge al nostro esame. Interpreto in tal senso anche la stessa astensione del Gruppo comunista. Vi è disaccordo, semmai, sul meccanismo e sull'adeguatezza del disegno di legge agli scopi proposti. Devo ripetere qui una dichiarazione che ho già avuto occasione di fare in questa stessa Commissione. Il complesso di leggi che abbiamo in discussione per la marina mercantile l'ho definito io stesso non sufficiente e occorre, in qualche caso, modificare i singoli provvedimenti. Questa mia opinione, che non è evidentemente condivisa dai colleghi comunisti, resta confermata, perchè allo stato attuale delle cose il Ministero

della marina mercantile non è in grado — senza strumenti del tipo del disegno di legge ora all'esame della Commissione — non solo di fare una politica, sia giusta o non giusta, sbagliata o fatta bene, ma qualsiasi politica, poichè non vi è più finanziamento nè per le demolizioni, nè per il credito navale (il disegno di legge su questa materia deve essere ancora approvato dall'altro ramo del Parlamento), nè per la cantieristica e i porti, e così via. Dobbiamo avere il tempo necessario per elaborare una politica globale. Non vorrei parlare ora specificamente della cantieristica, ma poichè il senatore Sema l'ha portata come esempio di legge assolutamente controproducente, devo dire che una nuova legge sulla cantieristica non si improvvisa con degli emendamenti, perchè implica una serie di problemi e di livelli di discussione, anche internazionali, che richiedono tempo.

In merito al raddoppio della capacità dei cantieri italiani, come richiesto da alcuni Gruppi, vi è da ricordare che tecnici internazionali hanno giudicato che il *boom* della cantieristica non continuerà, ma ci sarà una sopraccapacità produttiva nello spazio di alcuni anni. A parte questo discorso tecnico, poi, ammesso che si voglia prendere una decisione per un nuovo piano, ciò non può essere fatto senza l'accordo con la Comunità economica europea.

C A V A L L I . Mi scusi, onorevole Ministro, noi con il piano Caron del 1966 stabilimmo che la produzione nazionale fosse di 500 mila tonnellate all'anno. Adesso siamo arrivati a 1 milione e 20 mila. Le 500 mila tonnellate del 1966 erano state concordate con la CEE o no?

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile*. Gli aiuti alla cantieristica italiana sono il frutto anche di trattative con la CEE. Quindi, il livello attuale di 1 milione e 200 mila tonnellate è il frutto di un accordo.

Adesso la Comunità europea, anche al fine di resistere, e possibilmente battere la concorrenza nipponica, sta ridiscutendo un piano cantieristico che dia autonomia all'Europa e competitività ai cantieri europei. Ma qui nascono alcuni problemi: poichè la com-

petitività dei cantieri, sia pure con il nuovo finanziamento, non potrà essere un fatto automatico ed immediato, ma richiederà dei tempi di sviluppo per ottenerla, e probabilmente anni per raggiungerla, esisterà sempre una fascia di differenza di prezzo che, se non fosse colmata da contributi sul costo della nave, porterebbe ad un incremento del fenomeno delle bandiere-ombra o comunque di acquisti all'estero, e si ridurrebbero le ordinazioni ai nostri cantieri. Altri problemi riguardano le localizzazioni, il tipo di cantiere da impiantare, il tipo di navi da costruire, le dimensioni, e così via.

Dico tutto ciò perchè non mi sembra giusta una critica ad un atteggiamento del Governo che vuole innovare la politica marina, ma che per far ciò ha bisogno di mezzi, perchè se per preparare il nuovo piano della cantieristica non votassimo lo strumento attuale, sia pure modificandolo, non potremmo più dare ai cantieri nè i contributi per i miglioramenti diretti a mantenere la loro competitività, nè quelli per ridurre il costo delle navi prodotte in Italia, e questa sarebbe una vera catastrofe. Ecco perchè io ritengo che sia indispensabile approvare intanto questo strumento che ci possa permettere di ricominciare a camminare.

Si è parlato di doni agli armatori. La questione è sempre quella della non competitività dei cantieri, tanto è vero che, non essendoci fondi, si ha la crisi dei cantieri di demolizione, il che vuol dire che senza un intervento quell'operazione non si compie, come nel caso dei cantieri di demolizione di La Spezia. Abbiamo bisogno di uno strumento che poi potremo ristudiare, migliorare, perfezionare, modificare, eccetera, ma di cui non possiamo fare a meno, perchè ci sono gli operai in cassa di integrazione, il che dimostra che senza questo meccanismo l'operazione non va in porto. Io sono completamente d'accordo sull'emendamento dei senatori Avezzano Comes e Grossi, nel senso che questi aiuti devono andare in totale ai cantieri italiani e alle maestranze italiane, e soprattutto a garantire il lavoro di queste ultime. Anche qui naturalmente, non possiamo a priori escludere la CEE. Mi pare che l'emendamento Avezzano Comes-Grossi tenga conto di questo, e limiti l'estensione alla Comunità

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

29° RESOCONTO STEN. (21 novembre 1973)

europea, perchè lo scopo dell'intervento dello Stato in questo campo è quello della tutela del lavoro italiano e della cantieristica italiana, e quindi non mi pare un criterio giusto che lo Stato aiuti una operazione di demolizione compiuta in qualsiasi paese del mondo.

C'è poi, fra i dati che il Ministro deve giudicare come elementi determinanti, il problema dell'occupazione operaia. Mi pare che con questo potremo tutelare i cantieri italiani, e quindi che il disegno di legge, così come è stato modificato, possa essere approvato con tranquillità. Mi auguro che tale approvazione avvenga questa mattina stessa, proprio per risolvere una crisi di occupazione che colpisce soprattutto La Spezia, ma anche perchè questo rappresenta una spinta, come è stato detto da tutti, al rinnovamento della flotta. Infatti, essendo il premio di demolizione legato all'impegno del rinnovamento, viene facilitata la eliminazione della parte vecchia della nostra flotta, che è certamente da eliminare quanto prima sia possibile, e viene invece agevolata l'immissione di navi moderne, di cui abbiamo grande bisogno.

**P R E S I D E N T E .** Informo che la 5<sup>a</sup> Commissione ha espresso stamane parere favorevole sul nuovo testo del disegno di legge in esame.

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

Il termine del 31 dicembre 1971 previsto dall'articolo 1 della legge 25 maggio 1970, n. 362, è prorogato al 31 dicembre 1975.

*(È approvato).*

A questo punto metto in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dai colleghi Avezano Comes e Grossi, che assume il numero di articolo 1-bis, salvo eventuale coordinamento, e del quale do lettura:

#### Art. 1-bis.

L'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 24 maggio 1967, n. 389, è modificato come segue:

« Le iniziative di cui ai precedenti commi devono essere ritenute conformi, a giudizio del Ministro per la marina mercantile, agli interessi dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo anche al mantenimento dei livelli di occupazione nei settori interessati alla esecuzione dei lavori, che non potranno comunque essere eseguiti al di fuori dell'area della Comunità economica europea ».

*(È approvato).*

#### Art. 2.

Per far fronte all'onere derivante dall'applicazione della presente legge è autorizzata la spesa di 5.000 milioni di lire che sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile nella misura di lire 2.500 milioni per l'anno 1974 e di lire 2.500 milioni per l'anno 1975.

Le somme non utilizzate negli esercizi 1974 e 1975 potranno essere impegnate negli esercizi successivi.

*(È approvato).*

#### Art. 3.

All'onere di lire 2.500 milioni per l'anno finanziario 1974 si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

*(È approvato).*

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 12,55.*