

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

101° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 DICEMBRE 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni (1):

« Modifiche ed integrazioni alle leggi riguardanti il credito navale, provvidenze a favore delle costruzioni navali e sostituzione del naviglio vetusto » (2338):

PRESIDENTE	Pag. 1515, 1517, 1518 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES	1521, 1524, 1525 e <i>passim</i>
GIOIA, ministro della marina mercantile	1518 1521, 1523 e <i>passim</i>
MADERCHI	1521
PACINI, relatore alla Commissione	1516, 1522 1523 e <i>passim</i>
SEMA	1517, 1518, 1529

(1) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Modifiche ed integrazioni alle leggi riguardanti il credito navale, le provvidenze a favore delle costruzioni navali e la sostituzione del naviglio vetusto ».

La seduta ha inizio alle ore 11,15.

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

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Modifiche ed integrazioni alle leggi riguardanti il credito navale, provvidenze a favore delle costruzioni navali e sostituzione del naviglio vetusto » (2338)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche ed integrazioni alle leggi riguardanti il credito navale, provvidenze a favore delle costruzioni navali e sostituzione del naviglio vetusto ».

Comunico che le Commissioni 5^a e 6^a si sono espresse in senso favorevole.

Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è ben noto che il settore marittimo a livello mondiale si trova in un particolare stato di difficoltà, per superare il quale, almeno per quanto riguarda l'Italia, occorre, innanzitutto, potenziare il comparto delle costruzioni navali; per far questo occorre integrare e modificare la normativa esistente. Il disegno di legge in discussione mira, da una parte, a migliorare le procedure di finanziamento e, dall'altra, a perfezionare gli interventi previsti dalla normativa vigente per il sostegno del settore cantieristico.

Procedendo ad una rapida esposizione del contenuto dell'articolato si può constatare come, con quanto stabilito all'articolo 1 del disegno di legge, si cerchi di adeguare le misure di finanziamento per quanto riguarda la costruzione, la trasformazione, la modificazione e le grandi riparazioni delle navi nei cantieri, stabilendo opportune garanzie per l'effettuazione ed il rapido completamento dei lavori cui i finanziamenti si riferiscono.

All'articolo 2 viene stabilito che, per le unità di stazza lorda non superiore alle 3.000 tonnellate, il credito derivante dai finanziamenti di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, venga garantito esclusivamente da ipoteca sulle navi; si viene quindi a modificare quanto stabilito dall'articolo 3 della citata legge 9 gennaio 1962, n. 1, e dall'articolo 3 della successiva legge 2 febbraio 1974, n. 26.

All'articolo 3 viene stabilito: 1) la proroga al 31 dicembre 1980 della validità delle disposizioni di cui alla legge 28 gennaio 1974, n. 19, che modifica la legge 25 maggio 1970, n. 362, riguardante la demolizione del naviglio vetusto con abbinata la costruzione di nuove unità; 2) lo snellimento delle procedure per la concessione dei benefici mediante un nuovo criterio di calcolo del contributo che viene così riferito alla stazza del naviglio e non alle tonnellate di peso, come è contemplato nell'attuale normativa;

questo consente inoltre di conoscere l'ammontare del beneficio fin da quando il contributo viene concesso e non a posteriori; 3) l'abrogazione di alcune norme della legge n. 622 del 1959 ed in particolare il secondo comma dell'articolo 52; 4) l'aumento del contributo per le navi da demolire che abbiano più di 25 anni e la contemporanea costruzione di navi di tipo specializzato.

La concessione dei contributi di spesa autorizzata sono suddivisi negli esercizi finanziari dal 1976 al 1980 per un ammontare che non superi i 3.000 milioni per ogni esercizio.

All'articolo 4 è prevista una proroga al 31 dicembre 1977 delle disposizioni di cui al titolo primo e degli articoli 16, 17, 18, 25 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, per mezzo dei quali si prevede l'entità dei contributi.

Tuttavia l'articolo 4 non appare formulato in modo chiaro in particolare per quanto riguarda l'ultimo comma che, prevedendo un termine di proroga al 31 dicembre 1976, appare discriminatorio nei confronti delle operazioni che potranno svolgersi nel 1977.

All'articolo 5 vengono stabilite le disposizioni per il credito ai cantieri per nuovi investimenti.

In esso sono stabilite le formalità cui debbono attenersi le aziende di credito abilitate all'esercizio del credito navale per la concessione di finanziamenti che non dovranno avere comunque una durata superiore a 15 anni.

Tale articolo, oltre a richiamare le formalità previste in proposito dalla legge n. 878 e le nuove procedure per accedere al credito, stabilisce i criteri per la concessione dei finanziamenti e la stazza lorda delle navi a scafo metallico che non dovrà superare le 150 tonnellate.

Infine detto articolo indica le modalità per la determinazione dei tassi di interesse e richiama, per quanto applicabili, gli articoli 6 e 9 del decreto legislativo luogotenenziale dell'1 novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

Ritengo che i colleghi nell'esaminare il disegno di legge n. 2338, abbiano rilevato

8^a COMMISSIONE

101° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1975)

la notevole importanza dell'articolo 6 nel quale sono racchiusi gli impegni più significativi del provvedimento che già l'articolo 5 poneva in evidenza, e sui quali credo sia opportuno fermare la nostra attenzione.

L'articolo 6 stabilisce le varie forme attraverso le quali il Ministero della marina mercantile può venire incontro alle imprese cantieristiche per consentire il reperimento dei necessari mezzi finanziari mediante la erogazione di contributi in conto interessi che consentano apprezzabili e congrui interventi.

Il successivo articolo 7 prevede interventi per gli immobilizzi da concedere alle imprese di cui all'articolo 5, e indica anche le modalità per l'erogazione dei contributi.

L'onere necessario per l'applicazione del provvedimento per l'anno 1976 è di 13 mila milioni, e sarà coperto mediante riduzione del capitolo 9001 dello Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno.

Da quanto esposto ritengo risulti chiara l'importanza del provvedimento e le innovazioni che esso propone rispetto alle precedenti leggi, per cui ne sollecito l'approvazione.

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

S E M A. Ritengo che, prima di entrare nel merito delle disposizioni recate dal disegno di legge n. 2338, sia indispensabile disporre di esaurienti elementi informativi circa la situazione attuale del settore cantieristico e, soprattutto, circa gli orientamenti del Governo in ordine alla sua ristrutturazione che si impone con estrema urgenza.

Pur tenendo presenti le discussioni che furono fatte all'epoca dell'approvazione del bilancio della Marina mercantile e la precisa relazione del collega Pacini, non possiamo esimerci dal chiedere al Ministro alcune dettagliate informazioni. Noi dobbiamo sapere qual è stato il risultato delle precedenti leggi in materia di cantieristica, alcune delle quali vecchie di vent'anni.

È vero che il Ministro, abile anche in questo, ha voluto sottrarsi alle critiche che sempre abbiamo fatto circa la disorganicità di questi provvedimenti e ha riunito in un unico disegno di legge le misure relative ai tre settori del credito navale, delle costruzioni e del naviglio vetusto. Questa novità, indubbiamente positiva, non attenua la curiosità, a mio avviso legittima, di conoscere quale valutazione il Ministro dà della efficacia delle leggi precedenti. Della cantieristica lei, signor Ministro, non ha avuto occasione di dirci niente. Che cosa intende fare il Governo (intendo per Governo le Partecipazioni statali oltre che la Marina mercantile) dei cantieri navali italiani? Verso quale obiettivo si muoverà la cantieristica italiana? È un momento particolarmente delicato e forse di svolta per questo settore. Mille miliardi stanziati per la Marina mercantile, mille miliardi, o più, per la Marina militare: sono duemila miliardi! È una cosa grossa! La riconversione dei cantieri dovrebbe avvenire alla luce di questi consistenti impegni che i cantieri italiani dovranno assumere; non vanno poi dimenticate le commesse estere.

Ma come saranno ristrutturati i cantieri? Ad esempio, il cantiere di Monfalcone è stato preventivato per la costruzione di unità da 250 mila tonnellate, con una struttura che, mutuata da passate esperienze giapponesi e inserita in un contesto diverso da quello del complesso potenziale cantieristico nipponico, ha rivelato qualche aspetto positivo ma anche aspetti negativi. Perché una cosa è costruire una unità da 250.000 ed altra cosa è farne allo stesso tempo quattro da 60 mila tonnellate o due da 120 mila tonnellate. Occorre perciò avere le idee chiare su ciò che si vuole fare.

Vogliamo poi conoscere le intenzioni del Governo e più precisamente le intenzioni del Ministro della marina mercantile circa le difficoltà delle partecipazioni statali e in particolare circa una certa ostilità tra FINCANTIERI e FINMARE, che hanno determinato il rallentamento di tutta l'attività prevista per il 1975.

Inoltre, come è stato utilizzato lo strumento del credito navale? A chi sono andati prevalentemente i fondi stanziati dalla legge che si vanno ad integrare con il provvedimento in esame? Come si sono comportati nei confronti dell'economia italiana gli armatori ai quali è andato questo credito? Vi sono residui, richieste di credito già presentate? Da chi e per quale tipo di noli? In coerenza con gli orientamenti del Ministro per il rinnovo della marina mercantile, per la graduale trasformazione verso il settore delle merci, o in coerenza con le iniziative, le proposte dell'armamento privato?

Prima di accordare una lira per il credito navale, credo che il Ministro debba darci la assicurazione che gli investimenti, le facilitazioni, gli aiuti siano coerenti con la linea che il Parlamento sovranamente ha deciso.

Lo stesso discorso — anche se il problema è meno importante — deve farsi per le demolizioni. In che misura hanno operato e quali risultati hanno dato le disposizioni sulla demolizione del naviglio vetusto, collegata alla costruzione di nuovo naviglio? In che senso ci si è mossi o ci si sta muovendo in materia?

Per quanto concerne la cantieristica, la questione è molto più seria. Qual è l'esatto potenziale attuale della nostra cantieristica? Parlo di potenziale, cioè di capacità di costruzione per un anno di tonnellate di stazza lorda. Qual è, alla fine del 1975, l'utilizzo effettivo del potenziale produttivo della nostra cantieristica?

I fondi previsti dal provvedimento in discussione avranno una destinazione, diciamo, neutrale, oppure il Ministro già pensa di utilizzarli per un determinato tipo di ristrutturazione o di potenziamento?

Quali sono i risultati degli investimenti precedenti in tale settore? Capisco, onorevole Ministro, che al riguardo le sarà difficile dare una risposta, ma questa è indispensabile proprio in vista della ristrutturazione della nostra marina mercantile e quindi del potenziamento e della ristrutturazione della nostra cantieristica. Non possiamo ripetere gli errori del passato: questo è un

lusso che l'Italia non può permettersi e che il Parlamento non può tollerare.

Infine un'ultima domanda: qual è, in questo momento, il reale stato di attuazione del programma previsto per la ristrutturazione della flotta di preminente interesse nazionale? Abbiamo messo in moto un meccanismo che dovrebbe erogare mille miliardi.

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. Per la verità, 1.480 miliardi.

S E M A. Molte cose al riguardo lei le ha dette nel corso della discussione con il sindacato della FINMARE e dei metalmeccanici; però esiste anche il Parlamento che ha diritto di essere informato al riguardo.

P R E S I D E N T E. A questo punto, ritengo opportuno dare la parola all'onorevole Ministro per una risposta preliminare ai numerosi quesiti del senatore Sema.

G I O I A, *ministro della marina mercantile*. Debbo anzitutto far presente al senatore Sema che non posso rispondere subito a tutti gli interrogativi che mi sono stati rivolti.

Posso comunque dire che, per quanto riguarda la cantieristica, non esistono delle remore da parte delle partecipazioni statali, perchè non si tratta di un settore di loro competenza. Mi pare chiaro che, allorchè per iniziativa del Ministro della marina mercantile si fissano i tempi (tempi molto rigorosi) per la ristrutturazione dei cantieri, questi tempi debbano essere rispettati anche per le ragioni che dirò più avanti. A tal fine mi sono preoccupato di mettere i cantieri nella condizione di disporre delle somme necessarie per realizzare la ristrutturazione; e per non far gravare sulla competitività futura dei cantieri l'onere dell'ammortamento dei mutui, il disegno di legge in discussione autorizza la concessione di contributi sul pagamento degli interessi nella misura del 5 per cento; se si tiene conto che oggi si possono ottenere mutui anche al 12 per cento — e l'anno pros-

simo prevedo che ci sarà un'ulteriore riduzione — l'aiuto non è indifferente.

La legge n. 868 era carente perchè non metterebbe i cantieri in condizione di fare ricorso al mercato finanziario; essi dipendevano esclusivamente dall'iniziativa del Gruppo IRI che è poi quello che deve trovare i fondi da mettere a disposizione delle varie società. In questo modo si svincola e si sgrava l'IRI dal peso di ricercare i fondi necessari e si mettono i cantieri in condizione di fare la ristrutturazione.

Il disegno di legge prevede che i programmi devono essere approvati dal Ministro della marina mercantile, non da quello delle Partecipazioni statali; le domande sono state presentate sino al 30 giugno — diceva la legge n. 878 — con una previsione di investimenti per circa 370 miliardi e attualmente sono all'esame dell'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile; con il provvedimento in discussione praticamente, si riaprono i termini (sei mesi dell'approvazione della presente legge) per consentire eventuali modifiche.

Vediamo ora qual è il panorama generale europeo. Io mi sono opposto con molta decisione alla ventilata proposta di ridurre la capacità produttiva dei cantieri europei — e italiani in specie —; ho sostenuto che noi ristrutturiamo per migliorare tecnologicamente la produzione dei nostri cantieri, ma non per ridurre la capacità produttiva. Naturalmente non possiamo, in questa fase di crisi mondiale, nè immaginare, nè prevedere un aumento della capacità produttiva, perchè ciò aggraverebbe ulteriormente la crisi della cantieristica che è una crisi di carattere particolare, aggravata dalle iniziative improvvise del Giappone; tanto che oggi il Paese sull'orlo della più grave crisi è proprio il Giappone, che però ha messo in crisi l'intera industria mondiale, perchè c'è una superproduzione, nei prossimi anni, che non può essere assorbita dal mercato internazionale. Sono stato per due giorni in Giappone per la mostra di Okynawa e ho parlato con rappresentanti dell'armamento e del Governo giapponesi; la crisi che travaglia in questo momento il settore cantieristico giap-

ponese è quella più grave fra tutti i Paesi; in questo momento noi siamo privilegiati per le ragioni già dette e che sono, tutto sommato, abbastanza fortunate: il piano FINMARE, il fatto che i nostri cantieri avevano acquisito già per proprio conto commesse italiane e, purtroppo, soltanto qualcuna estera sino al 1977. Si è trattato, quindi, di coprire quelle linee produttive che fino al 1977 risultavano scoperte e provvedere a coprire le linee di produzione dei vari cantieri italiani sino al 1980, con consegne finali nell'81. Circa le altre domande del senatore Sema, sono disposto a venire a riferire alla Commissione non appena sarò in possesso di tutti gli elementi.

Ciò detto, vorrei sottolineare l'urgenza del disegno di legge in discussione e osservare anche che il fatto di aver riunito in un unico provvedimento le misure relative ai tre settori della costruzione, del credito e sul naviglio vetusto non è stato un tentativo per sottrarmi ad una critica che, d'altronde, non mi riguarda perchè sono Ministro della marina mercantile solo da un anno. Ho riunito i provvedimenti proprio al fine di guadagnare tempo. C'è infatti un ritardo nella determinazione dei prezzi nelle navi già ordinate da parte delle società di preminente interesse nazionale proprio perchè si è in attesa di questa legge. Questo, infatti, è un provvedimento che aiuta i cantieri nella misura in cui li rende più competitivi. Difatti consente ai nostri cantieri — che oggi hanno un maggior costo di circa il 12 per cento (a livello europeo) e di circa il 25 per cento (rispetto al Giappone) — di essere più competitivi, cioè di ridurre i prezzi delle navi. Il vantaggio più grosso lo ricava la FINMARE, perchè io ho sostenuto e fatto inserire nel programma di ristrutturazione approvato con decreto interministeriale, che il prezzo di vendita delle navi al gruppo FINMARE deve essere approvato dal Ministro della marina mercantile e da quello del tesoro. Io, infatti, mi rifiuto di svolgere una politica che nasconda la crisi dei cantieri e la scarichi sulla FINMARE, cioè sulla flotta mercantile: se io facessi questo, senatore Sema, il Parlamento si troverebbe, di qui a 5 o 6 anni,

di fronte ad un altro passivo della flotta mercantile, non fisiologico, ma creato artificiosamente per nascondere la crisi dei cantieri navali. Non dimentichiamo che al Gruppo IRI appartengono sia la FINCANTIERI che la FINMARE; quindi, in una situazione siffatta, arbitro non può essere l'IRI, ma il Governo. Per questi motivi ho dovuto autorizzare i mutui se si voleva fare una politica per i cantieri e se il 12 per cento è stato considerato troppo alto, lo Stato non ha esitato a dare un contributo del cinque per cento su quegli interessi. Per quanto riguarda il credito navale noi non possiamo programmare niente quando soltanto alla fine dell'anno (in genere ottobre o novembre) si sa qual è il tasso di riferimento consentito per dare i mutui agli armatori pubblici e privati; a quel punto si determina, per differenza, l'entità del contributo concesso dallo Stato. Non può programmare nè l'armamento pubblico nè l'armamento privato. Abbiamo allora messo un tasso fisso del 6,5 per cento e così noi sappiamo, sulla base delle domande, che quel 6,5 per cento significa una erogazione, supponiamo, di dieci miliardi in un anno. Il senatore Sema ha domandato chi ha avuto il credito navale. Rispondo: sono quattro anni che non si concede credito navale e gli armatori, pubblici e privati, hanno fatto dei contratti con la riserva di quel credito proprio perchè il Governo più di una volta ha affermato che la legge stava per essere varata. Quindi noi ci troviamo di fronte a degli impegni che dobbiamo rispettare, prima di tutto nei confronti del naviglio che è già in mare.

In definitiva questa legge dovrebbe dare risultati a brevissimo termine, a medio e a lungo termine. A breve termine per le scorte dei cantieri. Oggi, una delle ragioni per cui il costo delle navi non è predeterminabile è proprio perchè i cantieri non hanno fondi per acquisire il materiale necessario alla costruzione delle navi e sono costretti a comprare di volta in volta, con la conseguenza che tutti i preventivi vengono ovviamente a saltare. Non è un caso che l'armamento privato proprio per questi motivi è

spaventato e non ha ordinato più una nave perchè si parte con un preventivo di 8 miliardi e poi, al consuntivo, i miliardi diventano 12. Inoltre si è finora ignorato l'entità del credito navale concesso dallo Stato: si è parlato del 4,25, poi del 4,75, poi del 5, poi addirittura del 6 per cento; tutte queste cose le dobbiamo tenere presenti se vogliamo che la nuova flotta sia fondata su basi serie e non sui debiti, come quella passeggeri.

Vediamo poi gli effetti a medio termine. Mesi fa abbiamo risolto, o quanto meno avviato a soluzione, il problema dei bacini di carenaggio: 90 miliardi stanziati per i bacini di Trieste, Genova, La Spezia, Napoli, Palermo. Tali fondi, tuttavia, sono rimasti bloccati perchè mancava la norma per la revisione dei prezzi. Ho perciò ritenuto opportuno inserire nel provvedimento un'apposita norma in base alla quale si applicano, anche per i bacini di carenaggio, le disposizioni per la revisione dei prezzi; quindi, senza bisogno di ulteriori stanziamenti, l'Amministrazione dei lavori pubblici in base alla legge sulla contabilità generale dello Stato — provvederà a pagare le differenze maturate nel tempo. Questo è importante perchè le leggi furono emanate in previsione della riapertura del canale di Suez, della necessità che l'Italia avesse dei bacini di carenaggio idonei per intervenire sul mercato e ottenere un afflusso di valuta estera che è eminente ragione di lavoro per i nostri operai, invece i bacini non sono pronti, non sono pronti nemmeno i cantieri proprio per i motivi che ho enunciato.

In conclusione, se potessimo distinguere i due momenti (fornire, io, da un lato le risposte che oggi non posso improvvisare e, dall'altro, la Commissione approvare il provvedimento) sarebbe cosa auspicabile. C'è un impegno di alcuni armatori privati di ordinare fino a 24 navi ed è un impegno che dipende proprio da quello che si riuscirà a concludere in questa sede. Certo il problema è urgente e devo sottolineare che il provvedimento arriva ad essere discusso ben cinque mesi dopo la presentazione da parte del Governo; con questo vo-

glio soltanto dire che esiste l'attesa da parte del settore interessato, attesa che può essere, certamente, prolungata, ma si tratta sempre di un ritardo che invece sarebbe preferibile eliminare. Quindi io auspico che si possa trovare una linea di intesa, impegnandomi a venire qui per la metà di gennaio con tutte le risposte ai quesiti del senatore Sema, ed a quelli di chiunque altro intenda farne.

D'altra parte se dal dibattito venisse fuori l'esigenza di un'ulteriore modifica della legge, a ciò può provvedere anche il Parlamento, di sua iniziativa. Però il mio dovere è quello di far presente che queste norme servono urgentemente, per i cantieri, per l'armamento per il piano di ristrutturazione della FINMARE.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il Ministro per le delucidazioni che ci ha dato e per il senso di responsabilità a cui sono informate le dichiarazioni stesse. Ne viene, praticamente, l'invito alla Commissione a procedere nella discussione di questo disegno di legge, salvo le ulteriori dichiarazioni che il Ministro ci vorrà fare in proposito, alla ripresa dei lavori del Senato dopo le ferie natalizie.

G I O I A , *ministro della marina mercantile*. Desidero aggiungere, se mi permette, che siccome la legge deve poi andare alla Camera e deve essere pubblicata, posso anche assumere l'impegno di non dare l'avvio al programma di ristrutturazione dei cantieri se non dopo il dibattito in questa Commissione.

M A D E R C H I . Il nostro Gruppo, che ha posto, attraverso l'intervento del collega Sema una serie di questioni, non si oppone certamente al proseguimento della discussione ed all'eventuale approvazione della legge, intanto perchè una serie di risposte e di assicurazioni sono state già date dall'onorevole Ministro, e poi perchè c'è l'impegno del Ministro di affrontare la materia nei termini indicati e ciò ci tranquillizza, dandoci la garanzia di poter affrontare la

questione in maniera seria e compiuta. Non ci opponiamo, quindi, al proseguimento della discussione.

A V E Z Z A N O C O M E S . Un dibattito approfondito sulla nostra politica marinara non è più dilazionabile; sono perciò d'accordo con il collega Sema circa l'esigenza di un'ampia esposizione da parte del ministro Gioia.

Circa l'oggetto della nostra discussione, il Ministro ha già spiegato i contenuti del disegno di legge. Devo dare atto al Ministro, per la verità, che ha presentato con sollecitudine un disegno di legge unico. Finora eravamo infatti abituati a provvedimenti separati che richiedevano molto tempo per la discussione. Credo che sia la prima volta che noi abbiamo un principio di programmazione per quanto attiene a questo ramo della marina mercantile. Per cui, ripeto, do atto al Ministro di aver presentato in tempo utile il disegno di legge, e di averne presentato uno solo. Vi sono poi ulteriori elementi di novità come, per esempio, i contributi ed i finanziamenti sulle scorte, che non abbiamo mai valutato nella loro importanza prima di ora: il contributo sulle scorte è un fatto molto positivo e va corrisposto ai cantieri, perchè il discorso che noi dobbiamo fare è questo: praticamente, come diceva il senatore Sema, noi aiutiamo sempre gli armatori; l'unica possibilità di aiutare i cantieri è quella delle scorte. Per il credito navale, infatti, noi aiutiamo gli armatori, non i cantieri; così come per la cantieristica navale o per la demolizione di naviglio vetusto. È un errore pensare che si aiutino i cantieri. Questa è la prima volta che i contributi vengono dati direttamente ai cantieri, permettendo l'accumulo delle scorte.

Il disegno di legge ha anche altre caratteristiche, come quella di sveltire le procedure, di perfezionare le modalità stabilite per il sostegno del settore, eccetera. Ci sono, insomma, altri punti positivi oltre ai soliti punti previsti dalle vecchie tre leggi separate. Per tali motivi esprimo il mio consenso a questo disegno di legge che, ho detto, rappresenta già un inizio di programma.

8ª COMMISSIONE

101° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1975)

zione, prescindendo dal discorso più ampio che il Ministro vorrà farci a gennaio e che noi ascolteremo con vero piacere e con attenzione perchè vogliamo renderci conto della realtà, anche se questo non è il Governo più adatto a poter prendere impegni a lungo termine perchè tutti sappiamo come stanno le cose.

Ma questo è un discorso che va fatto in altre sedi.

Vorrei infine dire qualche parola in favore dei demolitori. Nel nostro Paese ci sono sette, otto o forse dieci cantieri di demolizione che non hanno una lira da nessuno. Alcuni di essi sono costituiti da piccoli industriali; altri, addirittura, da piccole cooperative, per cui si pongono alla nostra attenzione di uomini di sinistra. La situazione è questa, anche se, come in ogni ambiente, anche in questo c'è qualche peccacane.

Per sanare tale situazione, comunque, ho presentato un emendamento che prevede che venga concesso il credito navale anche ai demolitori, i quali — ripeto — non hanno alcuna previdenza; e ciò per renderli competitivi nei riguardi degli altri cantieri di demolizione che si affacciano nell'aria mediterranea e fanno la concorrenza ai nostri demolitori. Fra l'altro mi è sembrato di cogliere un'eco di questa esigenza anche nella relazione del collega Pacini, quando ha chiesto che venga allargato il credito navale anche ad altre categorie; e quali altre categorie ci sono se non quella dei demolitori che raggruppa 1.500 operai e una quindicina di piccole industrie? Il Governo sta venendo incontro anche alle piccole industrie in tutti i settori e quindi bisognerebbe aiutare anche questi lavoratori e questi imprenditori.

L'onorevole Ministro mi ha fatto presente che ci sarebbero delle difficoltà circa le garanzie; cioè, mentre il credito navale si basa sulle garanzie che gli armatori produrrebbero, nella misura in cui viene stabilita un'ipoteca sulle stesse navi, più altre garanzie suppletive, per i demolitori tali garanzie non ci sarebbero perchè la nave, ovviamente, quando viene demolita sparisce e non può quindi essere più oggetto di garan-

zie. Ma questo è un discorso facilmente superabile, in sede di regolamentazione del credito, come previsto dal mio emendamento che è sottoscritto anche dal senatore Salerno.

Parlando dell'argomento con qualche collega ho ricordato una certa immagine: vedo intorno ad una mangiatoia cento tacchini e, vicino, sette-otto pulcini che cercano anche loro di prendere qualcosa.

Si tratta di una immagine prosaica, che fa tenerezza, ma che è senz'altro valida: infatti questi poveri pulcini quali sono i demolitori riescono a mala pena a beccare qualche chicco di granturco dal mangime che viene divorato dai grossi tacchini!

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

P A C I N I , relatore alla Commissione. In questa mia replica a me, praticamente, resta solo l'obbligo di esprimere una opinione circa l'emendamento testè proposto dal senatore Avezzano Comes.

È chiaro che, come del resto ho già avuto modo di dichiarare nel corso della mia relazione, anche io ritengo opportuno tenere conto anche di quelle che sono le attuali esigenze dei piccoli armatori, dei pulcini, come sono stati chiamati con una colorita immagine dal senatore Avezzano Comes. Forse questa mia opinione risente anche del fatto che io provengo da una regione in cui la cantieristica riguarda più i pulcini che non i grossi tacchini; ad ogni modo, se per il Ministro la questione non presenta grosse difficoltà, sono del parere che sia senz'altro opportuno inserire nel provvedimento una norma che agevoli l'attività dei piccoli cantieri che hanno bisogno anch'essi, forse più degli altri, di trovare un credito attraverso le disposizioni di legge che andiamo approvando. Personalmente quindi sarei sostanzialmente favorevole all'approvazione dell'emendamento proposto dal senatore Avezzano Comes, rimettendomi peraltro al parere dell'onorevole Ministro, il quale, disponendo di un quadro più vasto di tutta la

politica del settore, può giudicare con maggiore cognizione di causa della opportunità del suo inserimento nel disegno di legge in esame.

A questo punto non mi rimane quindi che rimettermi alle dichiarazioni che vorrà fare in proposito il Ministro, anche per quanto concerne i problemi di carattere generale che sono stati precedentemente affrontati e che mi auguro sia possibile a gennaio dibattere in maniera più vasta ed approfondita di quanto non sia stato fatto in questa occasione.

Concludendo, vorrei ribadire l'opportunità di rivedere con maggiore attenzione, in considerazione soprattutto del fatto che ho esaminato il provvedimento in tempi estremamente brevi, le disposizioni dell'articolo 4, alle quali del resto ho già fatto riferimento nel corso della mia relazione; può darsi infatti che le mie perplessità dipendano non da una scarsa chiarezza del dispositivo ma da una mia poco attenta lettura dello stesso.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Faccio presente al senatore Pacini che nell'articolo 22 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, era previsto un termine per produrre la documentazione (un anno dall'approvazione del contributo): ora, poichè i cantieri non sono stati in grado di produrre la documentazione entro tale termine, quest'ultimo viene prorogato al 31 dicembre 1976.

PACINI, *relatore alla Commissione*. D'accordo. Così come è formulato però il secondo comma dell'articolo, che prevede che le disposizioni per il calcolo dei contributi di cui agli articoli 1 e 10 della legge n. 878, relative all'anno 1976, sono estese all'anno 1977, può far sembrare, data la successiva disposizione del terzo comma, che tutto quanto venga costruito nel 1977 non usufruisce dei benefici previsti.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. La disposizione di cui al terzo comma dell'articolo 4 è una sanatoria che riguarda il passato: i cantieri che non l'hanno fatto,

cioè, debbono produrre la documentazione necessaria entro un anno dall'approvazione del provvedimento. La proroga — ripeto — serve per sanare la situazione di quei cantieri che non hanno prodotto i documenti entro l'anno stabilito dalla legge; mentre per gli atti che si vanno a produrre da ora in poi rimane sempre il termine di un anno fissato dalla legge, più volte citata, n. 878.

C'è peraltro da sperare che nel termine dell'anno i cantieri producano i documenti richiesti e che non ci sia bisogno di un'altra sanatoria!

PACINI, *relatore alla Commissione*. Mi ritengo soddisfatto dalle dichiarazioni dell'onorevole Ministro, in seguito alle quali pertanto cadono le riserve da me precedentemente manifestate

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Non ho nulla da aggiungere a quanto già detto. Desidero soltanto invitare il senatore Sema a voler cortesemente far pervenire alla segreteria della Commissione al più presto possibile i quesiti formulati, in modo che io possa iniziare a preparare le relative risposte

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

Art. 1.

(Credito navale)

Per i lavori relativi alla costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni ordinate ai cantieri navali negli anni 1976 e successivi il contributo del pagamento degli interessi previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, è determinato nella misura del 6,50 per cento. Per le navi speciali e quelle di stazza lorda non superiore alle 3.000 tonnellate il finanziamento e il relativo contributo sono concessi fino all'80 per cento del prezzo della nave.

Il contributo di cui al comma precedente è aumentato di 2 punti per i finanziamenti

di durata non superiore ad 8 anni concessi a società di costruzioni navali che abbiano i requisiti richiesti dal Codice della navigazione per iscrivere navi nelle matricole nazionali. I finanziamenti predetti possono raggiungere l'80 per cento del prezzo dei lavori indicati dalla società e che sia ritenuto attendibile dal Ministro della marina mercantile in base a valutazioni effettuate dall'Ispettorato tecnico alla data di inizio dei lavori.

I contributi predetti sono corrisposti, con le condizioni e modalità previste dal terzo al sesto comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modificazioni, durante il periodo di ammortamento, per il tramite dell'istituto finanziario, alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun mutuo e durante il periodo di somministrazione del finanziamento sono calcolati con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione erogata secondo lo stato di avanzamento dei lavori di costruzione della nave.

Il tasso agevolato d'interesse a carico delle imprese finanziate è pari alla differenza tra il tasso massimo da applicarsi sui finanziamenti, stabilito con le modalità di cui al successivo comma, ed il contributo nel pagamento degli interessi accordato dallo Stato.

Il tasso massimo da praticare sui finanziamenti è fissato con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con quello della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

A questo articolo è stato proposto dai senatori Avezzano Comes e Salerno un emendamento tendente ad aggiungere al primo comma, dopo le parole « cantieri navali », le altre: « nonchè alla demolizione di naviglio vetusto operata da cantieri specializzati ».

Su tale emendamento il relatore si è rimesso al parere dell'onorevole Ministro.

GIOIA, ministro della marina mercantile. Io penso che si possa meglio corrispondere alla esigenza prospettata dal senatore Avezzano Comes non in sede di articolo 1,

cioè di credito navale, che non è pertinente, ma in sede di articolo 7.

Se non ho capito male, infatti, il problema di queste piccole aziende di demolizione è quello della mancanza di mezzi per acquistare una nave da demolire. A tale scopo chiederebbero il credito navale. Ora, a parte che la relativa procedura è alquanto lunga (e queste sono aziende che invece debbono comprare e cominciare a lavorare il giorno dopo), il problema a mio avviso potrebbe essere risolto in modo più adeguato alle loro esigenze e con minori oneri. Se il problema è quello di mettere queste piccole aziende di demolizione in grado di disporre di una certa liquidità per poter lavorare, l'articolo che ci può interessare, a mio parere, è l'articolo 7, relativo agli immobilizzi, nel quale è previsto un contributo dello Stato del 5 per cento.

In altri termini, se l'azienda ha bisogno del credito per un anno, in quanto in un anno demolisce la nave e recupera la somma relativa, ha il contributo dello Stato del 5 per cento, per cui — potendosi avere oggi in conto corrente libero prestiti al 9 per cento — viene a pagare solo l'interesse del 4 per cento. Il finanziamento in tal modo costerebbe all'azienda di meno e la stessa se ne libererebbe quando vuole, mentre usufruendo dei benefici previsti per il credito navale sarebbe obbligata per 15 anni con un costo superiore.

AVEZZANO COMES. Ma l'articolo 7 si riferisce solamente alle scorte. Sarebbe forse preferibile risolvere la questione con l'inserimento di un apposito articolo.

GIOIA, ministro della marina mercantile. Non c'è bisogno. Il primo comma dell'articolo 7, infatti, alla fine recita: « pertinenti all'attività di costruzione e riparazione di navi mercantili »; a queste parole, a mio parere, basterebbe aggiungere le altre: « e di demolizione ».

Inoltre, poichè all'inizio dell'articolo 7 è richiamato l'articolo 5, nel quale sono elencate le imprese cui viene concesso il credito, è necessario inserire un riferimento

8ª COMMISSIONE

101° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1975)

alle aziende in questione anche in tale articolo. In questo modo tali aziende possono avere il credito per eventuali ampliamenti dello stabilimento, presentando la relativa domanda nei termini stabiliti dalla legge, con il contributo del 5 per cento, nonchè il credito di esercizio.

A V E Z Z A N O C O M E S . Ma bisogna dirlo chiaramente, aggiungendo le parole: « per acquisto di navi ».

G I O I A , ministro della marina mercantile. Non è necessario. Il titolo dell'articolo 7 infatti è il seguente: « Contributi all'industria cantieristica per gli immobilizzi »: è un immobilizzo anche l'acquisto di una nave per demolirla.

A V E Z Z A N O C O M E S . Ne siamo sicuri?

G I O I A , ministro della marina mercantile. Peraltro il concetto verrebbe chiarito ulteriormente con la introduzione delle parole: « e demolizione » alla fine del primo comma dell'articolo 7.

A V E Z Z A N O C O M E S . Se ciò che dice l'onorevole Ministro risponde effettivamente alle esigenze delle aziende di cui ci stiamo occupando, ritengo di poter ritirare l'emendamento proposto all'articolo 1 per riproporlo successivamente.

P R E S I D E N T E . Torniamo allora all'articolo 1. Venuto meno l'emendamento del senatore Avezzano Comes, mi permetto solo di suggerire alcune correzioni per la buona lingua italiana; al primo comma sarebbe meglio dire: « Per i lavori relativi alla costruzione, alla trasformazione, alla modificazione nonchè alle grandi riparazioni, ordinati... ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale emendamento formale.

(È approvato).

Al terzo comma dell'articolo 1, propongo di sostituire le parole: « istituto finanzia-

rio » con le altre: « istituto finanziatore ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Propongo poi di suddividere in due periodi il terzo comma. Dopo le parole: « ... semestralità relative a ciascun mutuo », inizierei un nuovo periodo e direi: « Gli stessi contributi, durante il periodo di somministrazione... ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Inoltre, propongo di sostituire, sempre al terzo comma, le parole « di ciascuna somministrazione erogata » con le altre: « di ciascuna quota di finanziamento erogata ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 2.

(Garanzie del credito per il piccolo naviglio)

Per le unità di stazza lorda non superiore alle 3.000 tonnellate il credito derivante dai finanziamenti di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, è garantito esclusivamente da ipoteca sulle navi.

(È approvato).

Art. 3.

(Demolizione naviglio vetusto)

La validità delle disposizioni prorogate con la legge 28 gennaio 1974, n. 19, escluse quelle relative alle agevolazioni fiscali, è ulteriormente prorogata al 31 dicembre 1980.

Il contributo di cui all'articolo 3 della legge 24 maggio 1967, n. 389, per la demolizione e la costruzione di nuove unità per il pe-

riodo successivo al primo gennaio 1976 può essere concesso nella misura di lire 30.000 per tonnellata di stazza lorda del naviglio da demolire, qualora la stazza lorda del naviglio da costruire sia almeno pari al 75 per cento di quella da demolire. Qualora la stazza lorda da costruire sia compresa fra il 50 per cento ed il 75 per cento di quella da demolire, il contributo predetto sarà ridotto proporzionalmente.

Il secondo comma dell'articolo 52 della legge 24 luglio 1959, n. 622, ed il sesto comma dell'articolo 4 della legge 24 maggio 1967, n. 389, sono abrogati.

La misura del contributo previsto dal presente articolo è aumentata del 30 per cento quando il naviglio da costruire sia di tipo specializzato. Un aumento di egual misura è concesso quando il naviglio da demolire abbia oltre 25 anni, ovvero quando la demolizione riguardi unità di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate, sempre che abbia un'età non inferiore a 15 anni.

Per la concessione dei contributi di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di 3.000 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1976 al 1980. Le somme non impegnate nell'esercizio cui si riferiscono potranno essere impegnate negli esercizi successivi.

(È approvato).

Art. 4.

(Contributi all'industria cantieristica per lavori navali)

La validità delle disposizioni del Titolo I e degli articoli 16, 17, 18 e 25 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, è prorogata al 31 dicembre 1977.

Le disposizioni per il calcolo dei contributi di cui agli articoli 1 e 10 della suddetta legge, relative all'anno 1976, sono estese all'anno 1977; il contributo per detto anno è fissato nella misura del 3,80 per cento per gli interventi di cui all'articolo 1 e del 4,80 per cento per gli interventi di cui all'articolo 10, esclusi i prezzi inferiori a 23 milioni di lire.

Il termine di cui all'articolo 22 della stessa legge è prorogato al 31 dicembre 1976.

(È approvato).

Art. 5.

(Credito ai cantieri per nuovi investimenti)

Gli istituti e le aziende di credito di cui all'articolo 1 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e all'articolo 1 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, sono autorizzati a concedere finanziamenti per un importo non superiore al 70 per cento della spesa occorrente per l'iniziativa da realizzare, per una durata non superiore ad anni 15 alle imprese di costruzione, riparazione e trasformazione navale, le quali abbiano presentato entro il 30 giugno dell'anno 1975 al Ministero della marina mercantile la relativa richiesta ai sensi dell'articolo 15 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, nonchè ad imprese meccaniche il cui volume di lavoro annuale sia almeno per l'80 per cento destinato a costruzioni, riparazioni e/o trasformazioni navali.

Le imprese di costruzione, riparazione e trasformazione navale che non abbiano presentato la domanda entro i termini ai sensi del precedente comma e le imprese meccaniche possono presentare domanda al Ministero della marina mercantile entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

I finanziamenti sono concessi per la realizzazione di nuovi impianti ed opere relative nonchè per l'ammodernamento e l'adeguamento tecnologico degli impianti esistenti.

Le attività produttive delle imprese di cui ai precedenti commi devono riferirsi a navi a scafo metallico per la navigazione marittima di stazza lorda non inferiore alle 150 tonnellate.

Le garanzie sui finanziamenti sono concordate tra gli istituti finanziari e le imprese finanziate.

I tassi massimi da applicarsi sui finanziamenti suddetti sono stabiliti con le modalità di cui all'ultimo comma del precedente articolo 1.

Ai finanziamenti concessi sono estese, in quanto applicabili, le norme contenute negli

8ª COMMISSIONE

101° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1975)

articoli 6, 9 (secondo comma), 10 e 11 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

I programmi allegati alle domande di cui al primo e secondo comma del presente articolo sono approvati con decreto del Ministro della marina mercantile entro 6 mesi dalla data della presentazione e i relativi lavori devono avere inizio entro 18 mesi dalla data di approvazione dei programmi stessi; nel decreto deve essere indicato il termine entro cui i lavori dovranno essere eseguiti. Tale ultimo termine potrà essere prorogato con decreto del Ministro della marina mercantile, per comprovate cause di forza maggiore, per un periodo non superiore al 50 per cento di quello in precedenza ritenuto congruo per l'esecuzione dei lavori.

Ricordo alla Commissione che in questo articolo dobbiamo inserire il criterio della demolizione.

PACINI, *relatore alla Commissione*. È un criterio che va inserito sia nel primo che nel secondo comma.

PRESIDENTE. Nel primo comma va inserito alla fine, cioè anziché dire « destinato a costruzioni, riparazioni e/o trasformazioni navali », va detto: « destinato a costruzioni, riparazioni, trasformazioni e demolizioni navali ».

Poiché nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento proposto al primo comma dell'articolo 5.

(È approvato).

AVEZZANO COMES. Siccome nel primo comma abbiamo aggiunto « demolizioni navali », sarà opportuno che questo criterio venga anche richiamato nel secondo comma, che proroga i termini per la presentazione della domanda.

GIOIA, *ministro della marina mercantile*. Le imprese di demolizione, rientrano, come le imprese di costruzione, riparazione e trasformazione, nelle imprese meccaniche

richiamate nel primo comma. Quindi, basterà aggiungere nel secondo comma, dopo la parola « navale », le altre: « nonché le imprese meccaniche ».

AVEZZANO COMES. D'accordo.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro propone di aggiungere nel secondo comma, dopo la parola « navale », le altre: « nonché le imprese meccaniche ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Per opportuno coordinamento, le parole « entro i termini ai sensi del precedente comma e le imprese meccaniche possono presentare domanda » vanno sostituite con le altre: « entro il termine di cui al precedente comma possono presentarla ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Al quinto comma, per coordinamento, va apportata la stessa modifica introdotta in precedenza sostituendo la parola « finanziari » con l'altra: « finanziatori ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 5 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 6.

(Contributi ai cantieri sulle operazioni di credito)

Il Ministro della marina mercantile, previo parere favorevole del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, è autorizzato a concedere alle imprese finanziate ai sensi del precedente articolo 5 e per l'intera durata del finanziamento un contributo nel pagamento

8^a COMMISSIONE

101° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1975)

degli interessi nella misura del 5 per cento annuo.

Il contributo predetto, che non è cumulabile con analoghi contributi concessi dallo Stato o dalle Regioni, è corrisposto durante il periodo di ammortamento, per il tramite dell'Istituto finanziario, alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun finanziamento in misura pari alla differenza tra la rata dovuta dal debitore in base al tasso massimo contrattuale di cui al sesto comma del precedente articolo 5 e quella risultante deducendo dal detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi. Durante il periodo di erogazione del finanziamento il contributo statale è calcolato con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione, effettuata secondo lo stato di avanzamento dei lavori.

Qualora non vengano osservati i termini stabiliti dall'ultimo comma del precedente articolo per l'inizio dei lavori e la relativa esecuzione, il Ministro della marina mercantile procede alla revoca del contributo d'interesse. Il provvedimento è comunicato dal Ministero della marina mercantile al Ministero del tesoro, all'istituto o azienda di credito ed all'impresa interessata, che è tenuta alla restituzione degli importi alla stessa erogati, maggiorati degli interessi al tasso legale.

Per la concessione dei contributi sono autorizzati per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1976 al 1980 limiti di impegno di lire 2 miliardi e 500 milioni da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile negli esercizi finanziari medesimi. Le somme non impegnate nei singoli esercizi finanziari potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato in ciascun anno ad assumere impegni anche sui limiti autorizzati per gli anni successivi, a condizione che l'erogazione dei contributi abbia luogo a partire dall'anno cui si riferisce il limite sul quale l'impegno è assunto.

Anche per questo articolo occorre sostituire, al secondo comma, la parola « finanziario » con l'altra: « finanziatore ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 6 quale risulta con il predetto emendamento.

(È approvato).

Art. 7.

(Contributi all'industria cantieristica per gli immobilizzi)

Alle imprese di cui al precedente articolo 5 è concesso, negli esercizi finanziari dal 1976 al 1980, un contributo nella misura pari al 5 per cento sugli immobilizzi in materiali, semi-lavorati e prodotti finiti, indicati negli articoli 8 e 9 del regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, pertinenti all'attività di costruzione e riparazione di navi mercantili.

Le imprese interessate devono presentare al Ministero della marina mercantile, entro il 31 marzo di ciascun anno, idonea documentazione relativa agli immobilizzi dell'anno precedente, per il controllo e la liquidazione del contributo.

Per la concessione del contributo di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 7 miliardi e 500 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1976 al 1980.

Le somme non impegnate in un anno finanziario sono portate in aumento allo stanziamento per l'anno successivo.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Avezzano Comes e Salerno un emendamento tendente ad inserire, dopo il primo comma, un ulteriore comma del seguente tenore:

« Il contributo di cui al comma precedente è concesso anche sugli immobilizzi in navi da demolire ».

Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 7 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

8^a COMMISSIONE

101° RESOCONTO STEN. (11 dicembre 1975)

P A C I N I , *relatore alla Commissione.*

Anche per collegare questo disegno di legge alla legge n. 878, ritengo opportuno l'inserimento di un articolo 7-bis del seguente tenore:

« Gli stanziamenti previsti dalla presente legge possono essere integrati con le leggi di approvazione del bilancio ».

G I O I A , *ministro della marina mercantile.* Il Governo è favorevole, perchè l'emendamento non prevede una maggiore spesa, ma un'autorizzazione al Ministro del tesoro di integrare eventualmente il fondo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Pacini.

(È approvato).

Art. 8.

(Disposizioni finanziarie)

All'onere di lire 13.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1976, si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

(È approvato).

S E M A . Il nostro Gruppo si asterrà dalla votazione per le ragioni che ho esposto nel mio intervento, tenendo presenti la disponibilità dichiarata dal ministro Gioia per una discussione ampia su tutti i problemi della cantieristica nonchè l'impegno di non avviare la ristrutturazione dei cantieri prima del dibattito in Commissione sui temi da me sollevati.

P R E S I D E N T E . Per ragioni formali è opportuno che il titolo del disegno di legge sia così modificato: « Modifiche ed integrazioni alle leggi riguardanti il credito navale, le provvidenze a favore delle costruzioni navali e la sostituzione del naviglio vetusto ».

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI