

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

RIUNIONE DEL 19 APRILE 1950

(59ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPÀ

INDI

del Vice Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

(Seguito della discussione)

« Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (N. 972) (D'iniziativa dei deputati Angelini ed altri). (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE:

(Presidente Cappà)	Pag. 567, 573
(Vice Presidente Corbellini)	581, 582, 584
SIMONINI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	571, 582, 586
TARTUFOLE	574, 580, 586
LANZETTA	576, 580, 581, 583, 584, 585
BORROMEO	577
TOMMASINI	578, 581, 584
CAPELLINI	581, 582
PANETTI	581, 586
FERRARI	582

(Discussione e approvazione):

« Proroga del termine di validità dei biglietti ferroviari per i familiari dei membri del Par-

lamento » (N. 963) (D'iniziativa del deputato Sallis) (Approvato dalla Camera dei deputati):

TOMMASINI, *relatore* Pag. 587

La riunione ha inizio alle ore 9,45.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Conti, Fazio, Ferrari, Focaccia, Franza, Genco, Mancini, Mariotti, Massini, Panetti, Priolo, Ricci Mosè, Romano Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Voccoli.

Intervengono altresì, a norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Lanzetta, Mott e Tartufole.

Sono presenti per il Governo l'onorevole Simonini, Ministro della marina mercantile, e l'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

GENCO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Angelini ed altri:

« Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (N. 972) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Angelini ed altri: « Modifica della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'in-

di comunicazione fra le isole, considerandosi a parte la costruzione di navi di maggiore tonnellaggio da adibirsi agli stessi servizi. Nel nuovo disegno di legge invece la costruzione di queste navi è stata affidata alle società di preminente interesse nazionale e la somma di lire 1.200 milioni è stata destinata « quanto a lire 600 milioni ad integrare i fondi occorrenti per il ripristino della "Nino Bixio" e di cui al secondo comma dell'articolo 26 della legge Saragat. La restante somma di lire 600 milioni è devoluta in aumento per gli scopi di cui al successivo articolo 13 » del progetto di legge Angelini.

Quindi abbiamo avuto un radicale spostamento della destinazione della somma di lire 1.200 milioni di cui si parlava nell'articolo 25 della legge Saragat.

All'articolo 26 della legge Saragat, sotto il titolo « Finanziamenti speciali » si diceva al secondo comma: « Uno speciale finanziamento potrà pure essere concesso a società cooperative per il ripristino di navi già recuperate, di stazza lorda non inferiore a 7 mila tonnellate, quando tale ripristino risponda a particolari necessità di carattere economico e sociale e presenti un notevole interesse per l'economia nazionale, e fino 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 garantendone, altresì, in ogni caso, i 500 milioni che per essa sono stati stabiliti sul fondo Ausa e alle stesse condizioni ».

Mi sembra così che tutti i vari problemi siano stati esposti e che la nostra attenzione sia stata concentrata su quei punti che sono i più importanti al fine della nostra discussione.

TARTUFOLI. Nella seduta precedente mi permisi di portare qui in Commissione il particolare problema della Marina da pesca del nostro Paese, dato che, essendosi verificata la possibilità di utilizzare i fondi previsti dalla legge Saragat per nuove destinazioni, si presentava l'opportunità per la prima volta, di esaminare in maniera completa le necessità di questo particolare settore.

Quando con la legge 8 marzo 1949, n. 75 il Ministro della marina mercantile dispose i

provvedimenti a favore « dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » ed il Parlamento ebbe ad approvarli, noi chiedemmo che specifiche assicurazioni fossero date dal Ministro affinché almeno 500 milioni del miliardo previsto per l'applicazione dell'articolo 26 fossero destinati alla marina da pesca. La nostra richiesta fu contenuta in limiti sicuramente minori del fabbisogno, perchè ci sembrò di non dover turbare quella che era la meccanica fondamentale del provvedimento e la sua destinazione.

Peraltro sapevamo che restavano situazioni di difficoltà assai gravi per i nostri pescatori; restavano le ansie e le preoccupazioni di una ricostruzione da realizzare con mezzi poverissimi, restava il turbamento profondo di quanto di ingiusto derivava dall'applicazione della legge del 1935, relativa agli indennizzi per i pescarecci requisiti o scomparsi.

Ora è venuta in discussione al Senato la legge, approvata in sede deliberante dalla Commissione legislativa della Camera, che porta i nomi dei colleghi deputati: Angelini, Portusio, Russo, Rossi e Bettinotti.

In questa sede mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi — benevola e pronta sempre, nella sensibilità sociale che tutti li distingue — sulla opportunità di cogliere questa occasione per vedere se qualche cosa non possa essere ulteriormente fatto a favore dei nostri pescatori, traendo mezzi che almeno in parte potrebbero essere utilizzati a loro vantaggio, ora che la legge in discussione pone in evidenza che circa 14.000 tonnellate almeno di stazza non trovano applicazione quale prevista (e il consuntivo può portarci a cifre più alte!), tanto da considerarne l'impiego per la flottiglia di baleniere di cui ha parlato il Ministro Simonini in Commissione.

Orbene, desidero segnalare ai colleghi la situazione di fatto di uno dei nostri centri pescherecci per trarre, dai dati che porrò in rilievo, la opportunità di considerazioni e di conseguenze legislative, che mi augurerei di poter provocare e conseguire con la collaborazione dei colleghi e con il consenso del Ministro.

Mi riferisco al centro di San Benedetto del Tronto, uno dei centri di pescherecci dell'Adriatico che divide con altri pochi il primato di lavoro e di rischio. Il totale dei pescherecci

distrutti per cause diverse è di 1.721 tonnellate di stazza lorda, con 32 unità sacrificate in momenti diversi della guerra e del dopoguerra. Di questi pescherecci distrutti sono stati ammessi a partecipare ai benefici della legge Saragat, per l'articolo 26, soltanto 9 pescherecci, per una stazza lorda di circa 340 tonnellate. È probabile, se gli affidamenti precedenti andranno a buon fine, che il tonnellaggio totale arrivi a 590 e che i pescherecci diventino 17. Anche se questo programma, direi massimo, sarà realizzato, avremo un complesso di 15 pescherecci per il quale nulla sarà fatto e nulla sarà concesso sotto il profilo della legge nella sua formulazione precedente.

Infatti l'articolo 26 prevede l'intervento laddove si tratti di ricostruire l'unico strumento di lavoro del pescatore infortunato, decadendo da ogni intervento tutti coloro che potevano averne più d'uno, anche se in sociale con altre famiglie marinare.

Ma qui si può obiettare che la legge 1935 provvede ad indennizzare i pescherecci requisiti non resi, ed emerge allora per essa e la sua applicazione, l'enorme ingiustizia della formula che la legge adotta: quella cioè di fissare l'indennizzo al valore del peschereccio al momento in cui fu considerato perduto, senza alcun ragguaglio monetario; senza tener conto dei tempi in cui i pagamenti furono effettuati o verranno effettuati, senza apprezzare in alcun modo o correggere il distacco da uno a dieci esistente fra il prezzo di allora e il costo di oggi! Tale essendo il divario.

Sempre per il naviglio sanbenedettese risulta che l'indennizzo corrisponde a circa centomila lire per ogni cavallo asse del peschereccio, mentre il costo al presente, e da almeno due anni a questa parte, si aggira sul milione per HP di forza motrice.

Voglio subito dire che in fondo non si tratta di tonnellaggi enormi che possano assorbire tutte le previste disponibilità. Se San Benedetto nel suo totale dà luogo a 1.700 tonnellate di stazza da rimpiazzare, e una metà circa dovrebbe andare a posto con le disposizioni già in corso, in tutta Italia non crediamo che si possa giungere oltre le 5.000 tonnellate tutto compreso e d'altra parte il Ministero deve avere in proposito dati precisi che potranno essergli richiesti.

Se così fosse, non risulta forse opportuno che i contributi previsti per un tonnellaggio del genere o magari superiore possano essere destinati a creare nuove possibilità di fare opera di saggio riconoscimento dei sacrifici di questo settore appenato?

Infatti, stabilito quanto può essere il tonnellaggio totale da considerare, si dovrebbe procedere ad inserire nella legge ora in discussione quanto appresso:

1° una norma che rassicuri circa l'accettazione di tutte le richieste avanzate a seguito della legge n. 75 in applicazione dell'articolo 26, eventualmente riaprendo i termini di presentazione e accettazione delle domande;

2° una norma che consenta di dare, in analogia a quanto previsto dall'articolo 26, un contributo, sia pure minore, al naviglio che non costituisce unico strumento di lavoro;

3° una norma che consenta di erogare a discrezione del Ministro della marina, assistito magari da apposita Commissione parlamentare, le somme eventualmente residue per sovvenire ai casi più clamorosi degli insufficienti indennizzi per i pescherecci requisiti e non resi;

4° una norma che preveda possibilità di intervento per altri casi di necessità e di emergenza (pescherecci distrutti da mine dopo la guerra, ecc.).

In analogia dovrebbe disporsi per le posizioni relative al piccolo naviglio da cabotaggio il cui tonnellaggio globale da considerare dovrebbe essere assai relativo.

A me sembra che la situazione così prospettata offra margini di soluzione adeguata. Sembra altresì che mancheremmo al nostro dovere se non postergassimo altre programmazioni, sia pure utili per l'avvenire, a questa necessità di fare giustizia sullo stato di fatto.

Gli organi tecnici hanno riconosciuto più volte che non è vero che motopescherecci fra le 40 e le 50 tonnellate di stazza non siano sufficienti alla nostra impresa marinara nelle acque di pesca abituali alla nostra popolazione di pescatori, che non può di colpo essere trasferita ad altre abitudini e ad altri orientamenti; e nel frattempo che una politica nuova si crei, la nostra gente del mare non può essere lasciata nella condizione di morire di fame.

Faccio appello ai colleghi di ogni partito perchè queste mie considerazioni siano accolte.

Un particolare caloroso e deferente invito indirizzato al Presidente della settima Commissione del Senato, perchè valuti quanto di onesto e di legittimo sul piano sociale sta nelle formulate richieste, e quanto ne discende di doverosa considerazione per tutti.

Invoco infine dalla sensibilità del Ministro Simonini — uomo che viene dal lavoro e che sa la dura fatica degli sforzi e dei rischi — e dalla conoscenza che dei nostri problemi adriatici di questo settore ha il Sottosegretario Tambroni che delle Marche è figlio benemerito ed apprezzato, che attuazione si dia a queste particolari articolazioni di norme e di disposizioni, che mi sono permesso di indicare in forma generica, lasciando ai tecnici della legislazione la formulazione degli articoli derivantini o degli emendamenti da proporre.

I colleghi della Camera che già approvarono il primitivo testo non vorranno certo non ascoltare questo appello e la eventuale decisione novatrice, approvando a loro volta celermente quanto venisse dalla Commissione settima del Senato concordato con il Governo e approvato in via di urgenza.

LANZETTA. Il collega Tartufoli parte dal concetto che si debba discutere molto di questa legge; a me sembra, invece, che siamo « a termini ristretti ». Questa è una legge che è passata alla Camera in via di urgenza ed è portata a noi perchè l'approviamo in via di urgenza. Gran parte delle osservazioni dell'onorevole Tartufoli furono già oggetto di disamina in sede di discussione della legge Saragat e noi fummo di avviso che tutta questa categoria dovesse trovare maggiore considerazione da parte del Governo, senonchè anche allora si dovette deliberare in via di urgenza e tutti questi problemi non furono risolti. Ci fu la promessa da parte del Ministro che successivamente si sarebbero avute altre leggi, ma questa promessa non è stata mantenuta. Pertanto, non essendo state mantenute quelle promesse, noi dobbiamo ancora oggi confermare la nostra opposizione, vedendo che non ci sono mezzi adeguati e venire incontro alle esigenze di questa categoria che dovremmo salvaguardare.

Per quanto concerne la questione delle baleniere noi avevamo molte prevenzioni al riguardo; abbiamo anche pensato che questa

proposta nascondesse una specie di carrozzone; però ora, pur non escludendo che permangono in noi vive perplessità nel campo dell'attuazione, pensiamo che il progetto possa trovare applicazione.

Per questa legge noi siamo del parere che debba essere varata al più presto perchè interessa molti cantieri le cui maestranze sono senza lavoro. Ogni discussione di carattere particolare potrebbe arrecare ritardo pregiudizievole. Del resto noi potremmo subito dopo l'approvazione di questa legge presentare altri opportuni disegni allo scopo di risolvere i problemi indicati dal collega Tartufoli che, come è noto, stanno a noi molto a cuore. Debbo inoltre ricordare al collega Tartufoli una cosa molto semplice: man mano che la crisi dell'industria peschereccia si è meglio delineata il complesso dei problemi relativi è stato sempre più approfondito.

Fino a due anni fa, quando si è cominciato, non dico a discutere, ma ad accennare ai problemi della pesca in Parlamento, noi abbiamo considerato la piccola pesca più in termini di sentimento che non in termini tecnici. Oggi però dobbiamo considerarla da un punto di vista strettamente tecnico: non dobbiamo dimenticare che oggi vengono importati da 14 a 20 miliardi di pesce, in gran parte fresco, dall'estero. Esiste il grave problema dei costi, che deve imporsi alla nostra attenzione. La nostra piccola e media pesca deve orientarsi verso una attività industrializzata. Questa è la realtà. E non è escluso che l'esempio delle baleniere, qualora abbia buon esito, venga seguito da noi rappresentanti della piccola e media pesca. La piccola pesca di barchetta è infatti seriamente minacciata nei suoi elementi più vitali e più essenziali: io non svelo qui dei segreti se vi dico che, nella mia qualità di presidente della Commissione centrale pesca della lega nazionale delle cooperative, ho dovuto affrontare questo problema, ponendolo nei medesimi termini che vi ho precisato in sintesi un momento fa.

Questa materia esige un attento e approfondito esame, poichè si tratta effettivamente di problemi gravissimi, i quali implicano molteplici questioni. Noi non pensiamo che da un giorno all'altro si possa raggiungere il fine della industrializzazione della piccola e media

pesca, fine da noi auspicato, ma riteniamo tuttavia che il problema debba essere preso senza altro in esame, senza ulteriori indugi. D'altra parte esso si imporrà necessariamente ben presto alla nostra attenzione poichè la crisi della pesca è una delle più gravi di quante ci affliggono, mentre l'attività peschereccia costituisce uno dei fattori salienti dell'economia italiana, anche se da molte parti per i problemi della pesca si dimostri una dolorosa incomprendimento.

In conclusione, dato che non sarà possibile modificare il disegno di legge perchè la ristrettezza del tempo non ce lo consente, noi, pur con tutte le riserve che esprimeremo a suo tempo in sede di discussione della legge Saragat, riserve che rinnoviamo oggi, riteniamo che sia opportuno affrettarne l'approvazione, in modo che i cantieri comincino a lavorare e che l'intero settore possa riprendere la sua attività. Qualora invece vi fosse la possibilità di una più ampia discussione, tale da consentire di apportare modifiche al disegno di legge, indubbiamente noi caldeggeremo molte delle soluzioni che il collega Tartufoli ha proposto. Tuttavia, rimanendo nel campo pratico, noi pensiamo che questi problemi sia più opportuno discuterli in sede di presentazione di un nuovo disegno di legge, riguardante tutta la materia, nella speranza che il Ministero della marina mercantile si proponga veramente di fare una sia pur modesta politica della pesca e di investimenti marittimi: in quella sede sarà possibile trattare a fondo di tali problemi, così come noi faremo, perchè la pesca, attività che interessa piccoli e medi lavoratori, abbia finalmente una considerazione più adeguata di quella in cui è stata tenuta fino ad ora.

Quando noi parliamo di pesca atlantica, in realtà parliamo di pesca esercitata da grossi speculatori, perchè tale è la situazione odierna in tale campo. I piccoli pescatori non si sono ancora orientati verso un tipo di attività industrializzate, e noi non possiamo ammettere che i grossi speculatori siano eccessivamente agevolati. Appunto quando verrà in discussione il problema generale della pesca, noi potremo discutere anche i modi attraverso i quali la piccola pesca possa organizzare la propria attività secondo metodi industriali e chiederemo in quella sede che finalmente

alla cooperativa peschereccia venga attribuita l'importanza e il posto che, secondo la nostra Costituzione, troppo spesso dimenticata, alla cooperazione spetta di diritto.

Presidenza del Vice Presidente CORBELLINI

BORROMEO. Desidero fare una osservazione, per tranquillità della mia coscienza, soprattutto dopo avere ascoltato la esposizione del Ministro e le sue osservazioni sulla legge Saragat e sulla efficacia di quella legge in relazione alle proposte formulate dal deputato Angelini, tanto nel dicembre scorso quanto recentemente. L'onorevole Angelini infatti nella sua relazione fa presente che le modifiche oggi sottoposte al nostro esame e già approvate dalla Camera, erano state da lui avanzate fin dal dicembre scorso, per quanto allora, per le ricordate ragioni di urgenza, la Commissione della Camera respingesse in blocco tutto il complesso delle modifiche da lui proposte. Oggi, la Commissione del Senato sembra sia d'accordo, per le medesime ragioni di urgenza, di approvare tutte quelle modifiche che l'onorevole Angelini presentò nel dicembre scorso e che, allora respinte, sono state ripresentate a maggio alla Camera dei deputati e da essa approvate.

Dalla relazione dell'onorevole Ministro si desume che rimangono ancora da assegnare circa 40 mila tonnellate di naviglio, mentre giacciono domande, oltre quelle che hanno trovato accoglimento, per altre 200 mila tonnellate. Si potrebbe quindi ingenuamente pensare che le 40 mila tonnellate ancora da assegnare potrebbero essere attribuite a coloro che hanno già presentato domanda al Ministero per ottenere una assegnazione. Io non starò ad esaminare qui gli argomenti esposti dai colleghi e che in gran parte condivido, perchè tali argomenti dovranno essere sollevati in occasione della discussione di quelle nuove leggi che tutti auspichiamo. Fin da quando, infatti, approvammo la legge Saragat del 1949 esprimeremo il voto che ad essa seguisse al più presto un'altra legge che colmasse le lacune di quella e che andasse incontro a quelle ulteriori esigenze che si erano venute affermando. In occasione della presentazione di tale legge, ci

riservavamo di discutere intorno a questi problemi più ampiamente e più profondamente di quanto non fosse stato possibile fare per la prima legge Saragat. In conclusione, dovremmo quindi, in base a questo ragionamento, persuaderci della superfluità e inopportunità di modificare questa legge, per estendere le agevolazioni e i contributi, che lo Stato è disposto a concedere, ad altre categorie, dal momento che noi siamo convinti del fatto che le domande attualmente giacenti presso il Ministero sono più che sufficienti a coprire quella eccedenza di cui ancora oggi noi disponiamo per le assegnazioni.

Ritengo che vi sia ancora un'altra osservazione da fare. Questo disegno di legge, che ci viene dalla Commissione della Camera, modifica sostanzialmente una legge che venne approvata a suo tempo dall'Assemblea; ora, mi pare che, per un senso di deferenza sarebbe stato opportuno che fosse l'Assemblea ad approvare anche questo disegno di legge; quanto meno essa doveva essere portata a conoscenza di queste modifiche, che toccano sostanzialmente la legge primitiva. Avrei cioè preferito che fosse stata l'Assemblea, sia pure per ragioni di urgenza a demandare alla Commissione in sede deliberante l'approvazione di queste modifiche sostanziali.

Mi limito a queste due osservazioni. D'altra parte, poichè vengono nuovamente avanzati i motivi di urgenza, ormai consueti, che troppo spesso ci hanno convinto ad approvare leggi che avevano sollevato forti obiezioni da parte nostra, se tali motivi ci persuaderanno anche questa volta, come tante altre volte è accaduto, noi voteremo senz'altro questa legge.

Tuttavia ho ritenuto opportuno avanzare questi miei rilievi; e cioè che non era necessario, per assegnare le residue 40 mila tonnellate, redigere un'altra legge, la quale comprendesse altre categorie, andando incontro ad esigenze che, a mio parere, avrebbero potuto trovare migliore sede di esame e possibilità di accoglimento con la presentazione di una nuova legge per le costruzioni navali.

TOMMASINI. Desidero fare alcune osservazioni a proposito delle proposte formulate dall'onorevole Tartufoli e desidero intervenire nella discussione, anche perchè, non appartenendo a questa Commissione nè l'onorevole

Lanzetta, nè l'onorevole Tartufoli, ritengo opportuno che faccia qui sentire la sua voce anche un membro effettivo della Commissione.

Mi dichiaro perfettamente d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Lanzetta ed anzi delle sue considerazioni vorrei fare oggetto di una mozione d'ordine. Occorre chiarire — e mi riferisco a quanto ha detto or ora l'onorevole Borromeo — che qualora noi decidessimo di entrare nell'ordine di idee di accettare le proposte dell'onorevole Tartufoli ciò implicherebbe la necessità di rinviare la discussione, per consentire un più approfondito esame di tali proposte; tanto più se consideriamo che lo stesso onorevole Tartufoli ha dichiarato di non voler formulare dei veri e propri emendamenti; ed evidentemente non è concepibile che degli emendamenti ad una legge così importante vengano proposti ed approvati nel corso della discussione, senza previo ampio esame.

In definitiva, l'accettare di prendere in considerazione le proposte dell'onorevole Tartufoli implicherebbe il rinvio del disegno di legge non alla Camera ma al Ministero perchè proceda ad un nuovo studio della materia e rediga un nuovo disegno di legge da sottoporre all'esame del Parlamento. Ciò evidentemente importerebbe una notevole perdita di tempo, poichè non si può certamente pensare, e sarebbe ingenuo farlo, che siano sufficienti dieci giorni o trenta giorni perchè ciò avvenga: in realtà il tempo necessario deve essere valutato in un certo numero di mesi.

D'altra parte, se io dovessi in coscienza preoccuparmi della giustizia del nostro procedere e volessi fare un esame obiettivo e sereno di quanto può portarci a decidere in un determinato senso, dovrei cominciare col chiedere i resoconti stenografici di quanto è stato detto da ciascuno di noi nel corso della discussione sulla legge 8 marzo 1949, n. 75.

Quando infatti — e qui entro nel merito — abbiamo discusso di queste categorie di pescherecci, come faceva presente l'onorevole Cappa, noi abbiamo affermato che dovevamo preoccuparci allora esclusivamente di coloro per i quali questi motopescherecci costituivano l'unico strumento di lavoro, perchè altrimenti noi saremmo stati costretti ad allargare la

discussione ad un campo molto più vasto. Qualcuno di noi, e forse io stesso, disse che se noi fossimo entrati nel concetto di dilatare l'efficacia della legge, avremmo dovuto investire tutto il problema dei danni di guerra, avvenuti sia per requisizione sia per distruzione; e allora si osservò che in tal modo avremmo dovuto affrontare una quantità di situazioni disparate, tutte ugualmente gravi. Non bisogna dimenticare che vi è, ad esempio, chi ha avuto la casa distrutta o il mobilio distrutto. Ma anche limitandoci al campo delle requisizioni, neppure per tale categoria di danni di guerra vi è stato un indennizzo totale. Io mi occupo e mi preoccupo continuamente — per quanto, da due anni che sono al Senato, non sia riuscito ancora a vincere questa battaglia, che purtroppo probabilmente non vincerò mai — della categoria che ho chiamato dei « rappresagliati politici »: ci sono dei contadini che hanno avuto distrutta per rappresaglia politica — e anche il collega Ferrari mi faceva eco — fienili e casolari e uccise le loro bestie, e ciò nonostante non hanno ricevuto alcun indennizzo.

Dunque, onorevoli colleghi, il problema deve essere considerato da un punto di vista più ampio, secondo la nostra qualità di legislatori e, se così mi posso esprimere, di distributori della giustizia dello Stato e dell'intervento dello Stato. Lei, onorevole Tartufoli, sa quanto io abbia a cuore i problemi dei pescatori, e basterebbe ricordare che nel mio collegio elettorale vi è una città come Chioggia. Tuttavia, debbo dire a queste categorie che, poichè è stato assicurato loro lo strumento di lavoro, prima di procedere all'indennizzo, dobbiamo considerare il problema con la massima cautela. Quando il Ministro ci dice che San Benedetto del Tronto, su 18 domande accettate, ha avuto 17 assegnazioni — per quanto l'onorevole Tartufoli abbia affermato che esse sono 9 noi dobbiamo credere che siano più esatte le ulteriori informazioni del Ministro — dobbiamo pur dire che molto si è già fatto.

Pertanto, vorrei proporre di approvare intanto la legge così com'è.

Desidererei, tuttavia, chiedere al Ministro qualche chiarimento a proposito della « Nino Bixio ». Già tre Ministri, l'onorevole Cappa, l'onorevole Saragat e l'onorevole Si-

monini, hanno avuto occasione di ascoltare i miei rilievi su questo argomento. Ho avuto occasione di definire in Assemblea la situazione della « Nino Bixio » come « qualche cosa che odora di scandalo ». Quando recentemente abbiamo parlato della « Nino Bixio » e del cantiere Breda, proprio per una interrogazione rivolta al Ministro della marina mercantile dai colleghi dell'opposizione e da me, ricordo di aver detto al Ministro che temevo che in questa situazione politica la Cooperativa « Garibaldi » avrebbe avanzato nuove pretese. Attenzione al ricatto! dissi al Ministro Simonini. Ora, i 500 milioni concessi alla « Nino Bixio » due anni fa e diventati poi 1000, sono già saliti a 1600.

Mi chiedeva il collega Panetti quante tonnellate di stazza ha la « Nino Bixio »: gli rispondo che la nave stazza dalle 6 alle 7 mila tonnellate. È intervenuto inoltre un mutamento di criteri nella costruzione della nave poichè essa, che originariamente doveva essere un mercantile, diventerà viceversa nave mista.

Al problema della « Nino Bixio » sono connessi molti dei problemi di fronte ai quali si trova la Breda; al problema della « Nino Bixio » è connessa la occupazione del « Conte di Savoia », che è stato lasciato partire da Venezia, la quale cosa ha provocato interferenze e pressioni da parte dei cantieri di Monfalcone della Finsider, che avevano ottenuto l'appalto della demolizione di quella nave. Fra tante difficoltà, che si chiamano agitazione della Breda, agitazione del cantiere di Monfalcone, occupazione del « Conte di Savoia », e di fronte alla progettata trasformazione della « Nino Bixio » da mercantile a nave mista, noi vediamo inserirsi ora il problema della « Bertani ». A suo tempo, l'onorevole Giulietti presentò e fece approvare alla Camera dei deputati un ordine del giorno che dalla nostra Commissione, come io ebbi a proporre, venne respinto a grande maggioranza, ordine del giorno in cui egli chiedeva facilitazioni per la ricostruzione della « Bertani », un rottame che un armatore ha venduto alla « Garibaldi » facendo indubbiamente un ottimo affare.

Per tutto questo, desidererei da parte del Ministro una parola di assicurazione perchè sia chiarito se la spesa di 600 milioni, che noi daremo alla Cooperativa « Garibaldi » in aggiunta

ai mille che le furono già concessi per la legge Saragat, sia giustificata oppure no. Su questo punto, non mi è stato mai risposto in modo chiaro.

Per il resto io sono favorevole alla approvazione della legge e al passaggio agli articoli, ma sono al tempo stesso del parere che le proposte dell'onorevole Tartufoli debbano costituire materia di esame e debbano essere attentamente prese in considerazione per la presentazione di un nuovo disegno di legge.

TARTUFOLI. Non desidero polemizzare a lungo con i colleghi che sono intervenuti nella discussione. Mi limiterò ad alcune precisazioni perchè esse risultino a verbale.

Anzitutto non è esatto quanto è stato affermato dall'onorevole Lanzetta e cioè che la impostazione dei pescherecci sulla base di 40-50-60 tonnellate di stazza lorda con relativo motore di 120-150 cavalli non risponda anche alle presenti esigenze della pesca nell'Adriatico e nel Mediterraneo. Proprio pochi giorni fa, alla presenza dell'onorevole Cappa, ho conferito in proposito con il presidente della Commissione tecnica presso il Ministero della marina mercantile, e mi sono voluto richiamare alla sua competenza e alla sua esperienza perchè egli mi desse una risposta precisa su questo punto. Egli mi ha dichiarato che i pescherecci di quella stazza rispondono perfettamente agli attuali bisogni ed alle esigenze di una marina da pesca efficiente nel nostro Paese. Quindi, per quanto io sia perfettamente d'accordo sulla necessità di fare in futuro di meglio e di più, tuttavia ritengo che questo non significhi che intanto debbano inaridirsi le sorgenti di lavoro della marina da pesca attualmente esistente.

Per quanto riguarda la preoccupazione di far presto, io sono stato tra coloro che hanno sempre accettato la legittimità di questo motivo per una rapida approvazione dei disegni di legge sottoposti al nostro esame, ma devo in questa occasione dichiarare che ciò mette talvolta in imbarazzo, poichè non basta dire che il Ministero sarà impegnato a presentare una nuova legge: resta infatti il problema di reperire i fondi necessari. Potrà il Tesoro trovare tali fondi così come ha trovato i 34 miliardi stanziati con la legge Saragat? E quanto tempo dovremo aspettare perchè nell'ambito

del bilancio generale dello Stato vi sia la possibilità, o attraverso i fondi E.R.P. o in aggiunta ad essi, di articolare un sistema organico nel senso da noi auspicato, disponendo di fondi adeguati? Noi abbiamo visto le difficoltà che si sono incontrate per reperire i pochi miliardi necessari per venire incontro alle esigenze dei pensionati, in favore dei quali l'onorevole Tommasini ha perorato con fervore, con passione e con dolore. Ciò ci deve far riflettere sulle difficoltà che incontreremmo qualora chiedessimo al Ministro del tesoro nuovi fondi quando è ancora in corso l'applicazione di questa legge. E allora, oltre i numerosi anni già trascorsi, altri cinque o sei ne dovranno trascorrere prima che noi possiamo vedere una nuova legge.

Tuttavia, non volendo creare difficoltà, vorrei chiedere all'onorevole Ministro se, di fronte ad un ordine del giorno, che noi approvassimo e nel quale si facesse appello alla sua volontà ed ai suoi poteri in materia di applicazione dell'articolo 4, potrebbe impegnarsi a venire incontro, attraverso tale articolo, a tutte quelle esigenze che sono state prospettate, in armonia col contenuto della legge. Un tale affidamento, che venisse dalla accettazione di un ordine del giorno in tal senso, che noi potremmo elaborare d'accordo col Governo e che venisse approvato dalla Commissione, rappresenterebbe un elemento che ci consentirebbe di superare la difficoltà di un rinvio del disegno di legge alla Camera dei deputati.

In conclusione, proporrei la presentazione di un ordine del giorno, che impegnasse appunto il Ministro ad essere il più largo possibile nell'interpretazione dell'articolo 4 a favore della marina da pesca piccola e media, del piccolo cabotaggio, ecc., con la eventuale riserva di presentare emendamenti se il disegno di legge dovesse essere comunque modificato e dovesse essere rinviato all'esame della Camera dei deputati.

LANZETTA. Osservo che l'articolo 5 del disegno di legge reca una innovazione di una certa importanza, cioè porta dal 25 al 75 per cento la maggiorazione del contributo di ammortamento, il che praticamente significa che per le baleniere, già considerate navi da pesca oceanica - e quindi non c'erano bisogno della specificazione contenuta nella legge - avremo

un contributo dello Stato per la costruzione notevolmente più alto di quanto non sia per le altre navi da pesca.

CAPPELLINI. In relazione a quanto testè detto dall'onorevole Lanzetta, desidererei conoscere i motivi di questo maggior contributo che viene stabilito per questa categoria di navi rispetto alle altre.

LANZETTA. Per la verità, in base ad alcuni calcoli, si è detto che comunque queste navi sarebbero venute ad avere solo quel 50 per cento che era assicurato a tutte le navi da pesca, alla quale cifra, per dette navi, si sarebbe arrivati solo con una maggiorazione del 75 per cento. Desidererei tuttavia che il Ministro mi chierisse maggiormente questo punto.

PRESIDENTE. Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di rimandare le osservazioni sugli articoli a quando discuteremo gli articoli stessi.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

I riferimenti alla legge contenuti nel presente provvedimento si intendono fatti alla legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Per l'esecuzione del presente provvedimento, il Comitato tecnico di cui all'articolo 3 della detta legge viene integrato nel modo disposto dalla legge 15 dicembre 1949, n. 945.

(*E approvato*).

Art. 2.

Il Ministro per la marina mercantile, nel caso di costruzioni assunte in proprio da cantieri, ha facoltà, sentito il Comitato tecnico, di prorogare per non oltre sei mesi il termine per l'inizio della costruzione di cui al primo comma dell'articolo 13 della legge, quando il ritardo sia dovuto a cause non imputabili agli interessati.

(*E approvato*).

Art. 3.

Il Ministro per la marina mercantile, su domanda degli interessati da presentarsi nel termine di tre mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, ha facoltà di autorizzare, sentito il Comitato tecnico, il raggruppamento di più domande di nuove costruzioni già ammesse ai benefici della legge a favore di uno o più richiedenti, al fine di realizzare navi di caratteristiche superiori e di maggiore utilità per l'economia della nazione, anche se oltre il complessivo tonnellaggio e potenza di macchina risultanti dalle assegnazioni stesse, purchè sia mantenuta la corrispondenza stabilita nella tabella tra contributo e tonnellaggio, e senza mai superare la somma dei contributi già accordati.

La domanda indicata nel comma precedente deve contenere i dati tecnici occorrenti per il calcolo dell'ammontare massimo dei contributi a' termini dell'articolo 29 della legge.

TOMMASINI. A questo articolo vorrei chiedere un chiarimento. Esso dice: « Il Ministro per la marina mercantile, su domanda degli interessati, da presentarsi nel termine di 3 mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, ha facoltà di autorizzare, sentito il Comitato tecnico, il raggruppamento di più domande, ecc. ». Evidentemente ciò presuppone un accordo tra gli armatori.

PRESIDENTE. È evidente. C'è anche una dichiarazione esplicita al riguardo.

LANZETTA. Debbo ricordare in proposito al collega Tommasini che, in sede di discussione della legge Saragat, noi notammo che con la dizione contenuta in quella legge si sarebbe potuta turbare l'economia dei piccoli armatori. È migliore perciò l'attuale dizione, che stabilisce la stessa norma, in forma però facoltativa.

PANETTI. Vorrei sapere se si potesse, solo a titolo di raccomandazione, chiedere che il Comitato tecnico, per quanto è possibile, dia la preferenza a tipi unificati per la nuova costruzione, per evitare le eccessive spese della costruzione stessa.

PRESIDENTE. Dichiaro al collega Panetti che io, come ingegnere, sono perfettamente del

suo parere e ritengo che la Commissione possa accettare la raccomandazione del senatore Pannetti.

Desidererei inoltre, prima di giungere alla votazione dell'articolo, far rilevare che noi ci troviamo in presenza di domande di armatori che hanno chiesto di costruire ciascuno una nave. Senonchè essi si associano tra di loro e tre navi — ad esempio — da 1000 tonnellate diventano una nave da 3000 tonnellate, nella quale essi sono associati per una caratura di 1000 tonnellate ciascuno.

Bisogna però tener presente che il tonnellaggio della nave che sarà costruita non dovrà mai essere superiore alla somma dei tre tonnellaggi, così come il contributo non sarà mai superiore alla somma dei tre contributi.

FERRARI. Vorrei chiedere a proposito di questo articolo qualche spiegazione all'onorevole Ministro, in quanto all'articolo 2, del disegno di legge nel testo presentato alla Camera dei deputati, leggo: «... purchè non sia superato il limite complessivo di tonnellaggio risultante dalle domande stesse, ecc.». L'attuale dizione è un po' diversa, in quanto dice: «... purchè sia mantenuta la corrispondenza stabilita nella tabella tra contributo e tonnellaggio, e senza mai superare la somma dei contributi già accordati». Desidererei appunto qualche chiarimento circa la differenza tra le due dizioni.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Il perchè sta nel fatto che i tre contributi assommati possono costituire una somma maggiore. Il contributo su una nave sola poteva quindi arrivare a costituire un intervento dello Stato maggiore che non la somma dei tre contributi.

PRESIDENTE. Faccio notare al collega Ferrari che il contributo è dato in ragione della potenza, della stazza e in funzione del tipo di nave, e non solo per il tonnellaggio. Perciò ne consegue che le tre somme devono essere determinate ponderalmente, in quanto non si tratta di una somma omogenea, perchè la potenza non equivale alla somma delle tre potenze.

FERRARI. Ringrazio il Ministro ed il Presidente dei chiarimenti che mi hanno fornito. In sostanza, se ho ben capito, la dizione attuale dell'articolo 3 è una migliore precisazione in riferimento alla legge.

PRESIDENTE. Precisamente, in quanto il contributo della legge viene determinato in base ad una formula che è data dalla potenza, dal tipo di nave e dal dislocamento.

FERRARI. Debbo dichiarare però che avrei preferito che questa clausola non ci fosse.

Non ho alcuna intenzione di osteggiare il provvedimento in esame, ma debbo dire che, se in occasione della discussione sugli altri articoli, si riscontrasse la necessità di qualche variante, io mi riservo di ritornare su questo articolo.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione, con la riserva espressa dal senatore Ferrari, l'articolo 3 di cui è già stata data lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(E approvato).

Art. 4.

Il Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato tecnico, ha facoltà di ammettere la presentazione di domande per nuove costruzioni da parte di concessionari di servizi indispensabili di comunicazione fra il Continente e le Isole, che avessero assunto i servizi stessi dopo la scadenza del termine di cui all'articolo 2 della legge.

Il Ministro per la marina mercantile, sentito il Comitato tecnico, ha altresì facoltà di ammettere la presentazione di domande per la costruzione di navi da grande pesca di tipo speciale.

Le domande di cui ai precedenti commi dovranno essere presentate entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

CAPPELLINI. Preferirei che fosse abbinata la discussione dell'articolo 4 e dell'articolo 5, in quanto intendo rivolgere per il primo articolo la medesima domanda che ho già fatto in sede di discussione generale per il secondo; e cioè, perchè è stabilita questa aliquota di maggiorazione del contributo?

Dichiaro inoltre che il nostro voto sull'articolo 4 è subordinato a quello sull'articolo 5.

PRESIDENTE. Onorevole Cappellini, i contributi di ammortamento delle navi con scafo di acciaio di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate — perchè quelle di stazza inferiore sono

escluse dalla legge — sono dati da una certa tabella, che è allegata alla legge, la quale stabilisce questi contributi in funzione di un dato elemento per le navi da 2.000 tonnellate, per esempio secondo la velocità, per quelle da 5.000 in un'altra maniera e per quelle da 10.000 in un'altra ancora.

C'è la nota n. 1 infatti che dice: « Il contributo di ammortamento non è dovuto alle navi che non raggiungono alle prove la velocità di 11 nodi se di volume globale interno da metri cubi 2.001 a metri cubi 5.000 ».

Ora bisogna notare che le baleniere hanno come caratteristica propria grande dislocamento e piccola velocità, perchè sono navi da pesca, mentre le tabelle si riferiscono alle navi di linea nelle quali la velocità è fattore determinante.

Allora si è creduto opportuno aumentare la percentuale contemplata nella tabella, perchè altrimenti si sarebbe ottenuto, per queste navi da pesca oceanica, un contributo addirittura irrisorio.

Anch'io ho voluto rendermi conto di tutto ciò, e per questo motivo ho chiesto spiegazioni al Ministro, il quale mi ha fornito una tabella di calcolo per le navi da pesca di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate.

Risulta dalla tabella un contributo di ammortamento (articolo 5 della legge) — comprensivo del volume globale interno di metri cubi 6000×9.976 , della maggiorazione del 25 per cento prevista dalla nota n. 4 alla tabella n. 1. dell'impianto elettrico di Kw. 305×30.000 e dell'impianto frigorifero — che è di 84.330.000 lire.

Il contributo sui materiali (articolo 4 della legge), per il peso complessivo della nave di quintali 13.250×2.500 , è di lire 33.125.000; ed il contributo integrativo (articolo 6 della legge), pari ad un sesto del prezzo globale di 1.000.000.000, è di lire 147.090.833.

Il totale, in sostanza, dei vari contributi, è di lire 264.545.833, che è pari al 26,4 per cento del prezzo della nave che viene a costare un miliardo.

Quindi, se noi applicassimo la legge come era prima, dovremmo dare lire 264.000.000 circa di contributi su un valore di un miliardo, cioè circa il 26 per cento, ovvero meno di quello che hanno come contributo le altre navi.

Ora, con le modifiche di cui all'articolo 4 del disegno di legge Angelini, il calcolo dei contributi invece è il seguente: si prendono gli stessi contributi di ammortamento di materiale ed integrativo e si fa il calcolo applicando la quota del 75 per cento; di modo che si ha un contributo di ammortamento di lire 114.258.000, un contributo sui materiali di lire 33.125.000 e un contributo integrativo di lire 284.205.333, ricavandone un totale di lire 431.588.333 che è pari al 43,1 per cento del prezzo della nave che, come ripeto, è di un miliardo.

CAPPELLINI. Tutto ora appare chiaro. Resta a vedere se i calcoli sono esatti.

PRESIDENTE. Questi calcoli sono stati dati al Ministro dai funzionari tecnici del suo Ministero, i quali hanno una responsabilità amministrativa. Quando, del resto, un funzionario, un direttore generale dà al Ministro delle note di conoscenza, questi naturalmente deve ritenere che esse siano redatte in termini rigorosamente esatti. Bisogna considerare inoltre che in genere questi dati vengono forniti da Commissioni tecniche di cui fanno parte degli uomini che conoscono la dignità del proprio lavoro.

LANZETTA. Non dobbiamo dimenticare che, in occasione della discussione sulla legge Saragat, ci siamo dovuti occupare a fondo della nota n. 4 della tabella n. 1, appunto perchè contemplava questi scatti, maggiorando il contributo di ammortamento del 25 per cento appunto per le navi da pesca che hanno una velocità ridotta, come giustamente ha osservato il nostro Presidente.

PRESIDENTE. Questo è vero, però, ciò fu fatto solo in funzione dell'impianto frigorifero e non di tutto l'insieme.

LANZETTA. No, si tenne conto di tutti i coefficienti. Anzi, se ben ricordo, noi criticammo questa nota n. 4 della tabella n. 1, appunto perchè ritenemmo che la maggiorazione in essa contenuta fosse in favore della pesca oceanica in contrapposto al trattamento che si usava per la piccola e media pesca. Ma, in ultima analisi, allora noi ci dovemmo acquetare, perchè ritenemmo abbastanza ragionevole che, almeno per quegli scatti famosi, una maggiorazione del 25 per cento doveva essere concessa.

Ora noi ci troviamo, dopo aver scontato il 25 per cento, a constatare una elevazione dal 25 per cento al 75 per cento, cosa che non mi pare giusta.

TOMMASINI. Il contributo, anche con la maggiorazione del 75 per cento, in sostanza resta inferiore al 50 per cento.

LANZETTA. Questo non ha importanza. Tutti i discorsi possono essere fatti bene in modo da essere convincenti. Noi siamo in sede di innovazione, ma rimanga ben chiaro che in questa sede noi rendiamo le condizioni di questi speculatori della grossa pesca oceanica ancora più favorevoli in confronto a quelle, che già ci parvero favorevoli, usate nei loro confronti dalla legge Saragat.

Dovremmo allora oggi ritenere che ai tempi della legge Saragat fu commessa una grande ingiustizia? Se voi esaminate attentamente il testo della legge, dovete per forza accorgervi che non fu commessa una sì grande ingiustizia, bensì si tenne conto dei vantaggi che gli scafi metallici avevano su quelli di legno, e si tenne conto delle minori spese alle quali andavano incontro per gli scafi di ferro e cioè per il naviglio di stazza superiore alle 500 tonnellate. Tutto ciò si conglobò nella maggiorazione del 25 per cento, in ossequio, a mio avviso, ad un criterio di equità.

Però noi vediamo ora elevata quella maggiorazione fino al 75 per cento, e ciò non credo che risponda più ad un criterio di equità.

PRESIDENTE. Ritengo che su questo punto sia sorto un equivoco, o almeno io lo interpreto tecnicamente così.

Infatti, nella nota n. 4 della tabella n. 1 si parla di navi da pesca oceaniche aventi una stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, per le quali il contributo di ammortamento è maggiorato del 25 per cento, e si è inoltre corrisposto uno speciale contributo per l'impianto elettrico e quello frigorifero. Cosa ne consegue? Che le navi oceaniche che non sono per la pesca ordinaria, ma per quella particolare pesca delle balene, hanno impianti frigoriferi molto meno importanti, e quindi per questa parte il contributo viene a mancare. Il calcolo quindi che qui si è fatto è comprensivo di tutto, e giunge al 43 circa per cento del prezzo della nave.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero precisare anche che di questa

storia della flotta delle baleniere si parla solo da un mese e che questa modifica all'articolo 5 è stata proposta nel mese di novembre dello scorso anno dall'onorevole Angelini, il che sta a significare che non c'è alcuna relazione, se non occasionale, tra i due fatti.

LANZETTA. Un momento fa ho detto che non vedevo neanche l'opportunità di inserire una espressione speciale per distinguere le navi da pesca ordinarie dalle baleniere. Però bisogna ricordare che il fatto che le baleniere abbiano bisogno di impianti frigoriferi meno importanti che non le altre navi da pesca, è a vantaggio di chi le gestisce.

Quel contributo teneva conto dei maggiori oneri derivanti dall'ingombro che il complesso frigorifero crea su di una nave da pesca, in quanto lo spazio di carico occupato dagli impianti frigoriferi anziché dal pesce crea una passività e non una attività. Se invece la capacità della nave è superiore per modo che possa sfruttare lo spazio, è logico che se ne ricava un vantaggio.

Perdonatemi se con le mie parole posso avere ingenerato il dubbio che io abbia fatto riferimento intenzionalmente alle baleniere. Debbo dichiarare però che solo occasionalmente ho parlato di esse, in quanto io considero le baleniere alla stessa stregua delle altre navi.

Una certa prevenzione generica l'ho solo nei riguardi di tutte le grosse navi oceaniche che servono precisamente alla speculazione. Anche se non si fosse parlato di baleniere avrei insistito su questo concetto.

TOMMASINI. Vorrei in proposito leggere quanto sta scritto nella relazione che accompagna la legge nel testo proposto dall'onorevole Angelini, poichè può fare una certa impressione il sentire che si passa dal contributo del 25 per cento ad un altro del 75 per cento. Ma sentiamo la relazione: « Occorre a questo proposito ricordare che la Camera, in sede di discussione del disegno di legge, diventato poi la legge 8 marzo 1949, n. 75, decise di portare il limite massimo complessivo dei contributi stabilito nell'ultimo comma dell'articolo 6, dal terzo alla metà del prezzo della nave per le navi da pesca. L'emendamento però mentre era operante per i motopescherecci fino a 500 tonnellate di stazza lorda, il cui contributo di ammortamento era regolato da una speciale

tabella (n. 3): non poteva giovare alle navi da pesca superiori alle 500 tonnellate, per le quali la somma dei tre contributi, a causa dei diversi parametri adottati per la determinazione del contributo di ammortamento, risultava molto inferiore non soltanto alla percentuale massima del 50 per cento, ma perfino a quella del 33 per cento stabilita per le navi non da pesca.

« Allo scopo di rimuovere un così grave ostacolo all'iniziativa degli armatori che intendano costruire unità del tipo in questione, unità che sarebbero — com'è noto a tutti — di enorme interesse per l'economia del Paese, il progetto propone due ritocchi ai contributi di ammortamento e integrativo, tali da consentire che la percentuale del concorso statale si avvicini per quanto possibile al 50 per cento del complesso dei contributi.

« È infatti previsto nell'articolo 3 — testo della Camera — che il contributo di ammortamento per le navi da pesca di oltre 500 tonnellate, calcolato sempre in base alla tabella n. 1, sia maggiorato non più del 25 per cento, ma del 75 per cento e che il contributo integrativo sia pari al terzo anzichè al sesto del prezzo ».

Dando per veri questi dati — come sono sicuro che è — non sussiste più la preoccupazione se il contributo è assegnato a navi che trasportano grano, carbone o pesce; si pensa soltanto alla costruzione di una nave e quando questa legge aumenta il contributo integrativo dal sesto del prezzo al terzo — naturalmente l'armatore che costruisce la nave lo fa sempre ai fini speculativi — non ci si deve più formalizzare perchè la nave invece di trasportare carbone o grano trasporta del pesce. Per queste ragioni io sono favorevole al testo della legge così come è, persuaso delle spiegazioni della relazione e senza affatto pensare di mettere in dubbio che i dati riportati non siano esatti.

LANZETTA. Ho sentito e seguito il Presidente quando ha parlato del problema; conosco la questione da vecchia data e quando il Ministro Saragat inserì nella legge l'aumento al 50 per cento del contributo per le navi da pesca, noi vedemmo accolti dei voti che avevamo formulato in sede di Congresso nazionale della media e piccola pesca, a Napoli, quando, presente l'onorevole Sottosegretario

di Stato Salerno, fu chiaramente detto che in occasione della legge che già si sapeva che doveva essere varata, il contributo dello Stato per le navi da pesca doveva essere portato almeno al 50 per cento. Naturalmente noi parlavamo di navi da pesca piccole e medie, perchè trattandosi di navi le cui spese di esercizio sono superiori e di navi interessanti un ceto particolarmente bisognoso di assistenza, vedevamo in questa richiesta un giusto riconoscimento delle esigenze della categoria. Questa quindi è una proposta nata non dalla legge Saragat, non dalla Camera dei deputati, ma da quel Congresso nazionale. Noi ci dolemmo del fatto che sotto l'accezione generica « navi da pesca » venissero sostanzialmente comprese anche le navi oceaniche per cui non ci eravamo battuti, anzi contro le quali avevamo espresso le nostre riserve, perchè la pesca oceanica è un affare di ottima speculazione — è bene che si sappia — molto migliore che non il trasporto dei passeggeri e delle merci in quanto mentre per i trasporti di passeggeri e di merci si ha una grande concorrenza nel mercato mondiale, per la pesca oceanica se ne ha pochissima. È vero che noi siamo nuovi alla pesca oceanica, ma là c'è posto non solo per noi, ma per altre dieci Nazioni . . . Se l'Olanda e la Danimarca oggi inviano in Italia pesce fresco che fa concorrenza allo stesso nostro pesce fresco, è segno che possono produrre a prezzi industriali vantaggiosissimi, perchè la pescosità dei mari del nord e dei mari atlantici è tale e tanta che le spese di esercizio sono largamente coperte. Questo spiega il perchè la Genepesca faccia degli ottimi affari.

Noi quindi non dobbiamo sentirci vincolati a quel 50 per cento che, a nostro parere, doveva riguardare soltanto le navi per la piccola e media pesca.

Certo che si poteva arrivare al coefficiente del 33 per cento, come per tutte le altre navi, ma quando si giunge al 43 per cento, voi per primi dovrete ammettere che si determina una situazione di favore.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti l'articolo 4 di cui ho già dato lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(E approvato).

TARTUFOLI. Riferendomi alle dichiarazioni che ho fatto precedentemente, presento il seguente ordine del giorno in riferimento all'articolo testè approvato:

« La Commissione VII del Senato, riunita in sede deliberante, esaminato e discusso il progetto di legge dell'onorevole Angelini, 972 numero d'ordine del Senato, nell'approvare la legge stessa nella formulazione attuale, per la preoccupazione di attivarne al più presto la messa in azione nell'interesse del lavoro della attività cantieristica italiana, invita il Ministro a dare precise assicurazioni impegnative che, nell'applicazione dell'articolo 4 si varrà di tutte le possibilità giuridiche e discrezionali, nonchè delle disponibilità emergenti, per sovvenire alle esigenze ripetutamente illustrate della marina media e piccola da pesca del nostro Paese, nelle sue tradizioni in atto e nell'orientamento al meglio attraverso le opportune concentrazioni;

« impegna infine il Ministro della marina mercantile a studiare e a presentare al Parlamento una legge organica che realizzi la ricostruzione, il consolidamento ed il progresso della Marina da pesca italiana ».

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Non ho creduto di intervenire ulteriormente nella discussione generale anche per non far perdere del tempo alla Commissione. Mi pare che gli argomenti ormai siano stati tutti abbastanza sviluppati, e non è pertanto il caso che io dica al senatore Tartufoli che sono molto sensibile al problema che egli ha posto, che riguarda San Benedetto del Tronto e che riguarda anche situazioni molto più tragiche, come ad esempio quelle di tutte le coste della Sicilia. Vorrei quasi dire che, dal punto di vista dell'intervento di questa legge, San Benedetto del Tronto è uno dei paesi maggiormente beneficiati, il che vuol dire che i pescatori di quella cittadina hanno tenuto gli occhi aperti ed hanno presentato in tempo le domande per essere ammessi a beneficiare dei favori di questa legge. Abbiamo invece delle zone dalle quali le domande non sono ancora giunte.

Io non voglio chiudere gli occhi dichiarando che il voto espresso dal senatore Tartufoli non può essere accettato o non può essere discusso; ma il problema come egli lo ha posto, specialmente dal punto di vista della rivalutazione

dei danni di guerra, ci porterebbe molto lontano al di fuori anzi dello stesso settore peschereccio, per investire tutti i problemi della Marina e tutto il sistema dei danni di guerra, in quanto non si tratta solo di pescatori e marittimi.

Ad ogni modo dichiaro ancora che sono particolarmente sensibile a questo problema e dichiaro di accettare come raccomandazione il suo ordine del giorno. Desidererei solo che là dove l'ordine del giorno dice « impegna » si inserisse la parola « invita » perchè l'impegno è una cosa che trascende le stesse facoltà del Ministro.

Se è vero che il parere del Comitato tecnico non è vincolante ma solo indicativo per il Ministro, è però vero che un Ministro della marina mercantile che facesse le cose contro il parere del Comitato finirebbe per mettersi di fronte al Paese in una posizione non molto simpatica.

PANETTI. Non sono d'accordo sulla formulazione dell'ordine del giorno là dove esso dice: « invita il Ministro a dare precise assicurazioni impegnative, ecc. ». A me pare che la parola « impegnative » sia troppo vincolativa per il Ministro. Proporrei quindi di escluderla.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni pongo in votazione l'ordine del giorno del senatore Tartufoli, nel testo già letto con la soppressione, al primo comma, della parola « impegnative » e con la sostituzione al secondo comma, della parola « invita » alla parola « impegna ». Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 5.

L'aliquota di maggiorazione del contributo di ammortamento per le navi da pesca di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate, prevista nella nota n. 4 alla tabella n. 1 allegata alla legge, è del 75 per cento.

Per le navi medesime il contributo integrativo, di cui all'articolo 6 della legge, è pari al terzo del prezzo della nave alla data di entrata in effettivo esercizio, al netto del contributo di ammortamento, salvo quanto disposto all'ultimo comma del precitato articolo 6.

(È approvato).

Data l'ora tarda, proporrei di rinviare a domani il seguito della discussione di questo disegno di legge, passando alla discussione, che ritengo potrà essere brevissima, del disegno di legge n. 963 all'ordine del giorno.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge di iniziativa del deputato Sailis: « Proroga del termine di validità dei biglietti ferroviari per i familiari dei membri del Parlamento » (N. 963) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Sailis: « Proroga del termine di validità dei biglietti ferroviari per i familiari dei membri del Parlamento ».

Ha facoltà di parlare il senatore Tommasini, relatore.

TOMMASINI, *relatore*. Come gli onorevoli colleghi sanno, i biglietti ferroviari gratuiti per i familiari dei membri del Parlamento, emessi il 7 maggio 1949 scadono il 7 maggio dell'anno successivo. Con questo disegno di

legge si tende a prorogarne la validità fino al 7 maggio dell'anno prossimo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare passiamo all'esame degli articoli di cui dò lettura:

Art. 1.

I biglietti gratuiti per i familiari dei membri del Parlamento di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1941, n. 1476, hanno la validità di due anni a partire dal giorno della loro emissione.

(È approvato).

Art. 2.

La presente legge entra in vigore nel giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(È approvato).

Pongo ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 12,30.