

SENATO DELLA REPUBBLICA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 14 LUGLIO 1954

(19^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

I N D I C E

Disegno di legge:

« Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (589)
(Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag. 285, 290, 294, 299, 300, 302, 303, 305, 307, 309, 310, 311, 312, 313
CAPPELLINI	288, 293, 294, 300, 301, 302, 303, 307, 308, 309, 310, 311, 312
CERABONA	308
CROLLALANZA	289, 302, 308
FOCACCIA	305, 308, 309
ROGADEO	289, 299, 307, 309, 312, 313
TAMBRONI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	290, 294, 299, 300, 301, 302, 303, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313
TARTUFOLE	290, 301, 302
VACCARO	286, 293, 303, 309, 312

La seduta è aperta alle ore 9,35.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Buizza, Busoni, Canevari, Cappellini, Cerabona, Corbellini, Crollalanza, Flecchia, Focaccia, Masini, Porcellini, Rizzatti, Romano Domenico, Sanmartino, Terragni, Vaccaro e Voccoli.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, intervengono i senatori Tartufole e Rogadeo.

Interviene il Ministro della marina mercantile Tambroni.

PORCELLINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (589)
(Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento », già approvato dalla Camera dei deputati.

Su questo disegno di legge riferirò io stesso, brevemente, poichè voi tutti conoscete a fondo il problema.

I cantieri navali nel nostro dopoguerra sono stati in crisi ed è superfluo ricordare le ragioni, che più volte abbiamo illustrato durante la discussione sia del bilancio che di leggi speciali. Ad ogni modo le principali cause di questa crisi erano due: primo, i cantieri avevano una potenzialità superiore alla richiesta nazionale e mancavano le commesse della marina da guerra; secondo, i costi di produzione erano superiori ai costi internazionali. Vi furono dei provvedimenti provvisori per risolvere questo problema che intanto si manifestava in tutta la sua gravità. La legge Cappa-Saragat nel 1949-50 risolse provvisoriamente il problema, ma molte furono le lacune e le caratteristiche negative di quella legge. Ebbi occasione nella

mia relazione sul bilancio della marina mercantile dell'anno 1951-52 di compilare un interessante prospetto dei risultati di questa legge; in esso appariva, tra l'altro, questa caratteristica che, data una percentuale fissa di contributo per tonnello, il contributo era più elevato laddove la nave era più complessa e quindi le navi passeggeri, ad esempio, erano le più costose a causa della loro attrezzatura mentre, a mano a mano che la nave era più semplice, essa veniva a costare di meno. Vi è stato successivamente un tale progresso tecnico che dal contributo di 88 mila lire della legge Saragat si è arrivati, con la successiva legge per le navi cisterna, a 40 mila lire. Per lo sviluppo tecnico ed organizzativo dei cantieri fu quindi possibile che le navi italiane si avvicinassero sempre di più al prezzo internazionale.

Noi dobbiamo dare ai nostri cantieri la possibilità di presentarsi sul mercato internazionale ai prezzi internazionali. Ora non è vero che i nostri cantieri siano attrezzati peggio di quelli stranieri e non è vero che i nostri operai abbiano un rendimento diverso da quelli stranieri: dobbiamo avere almeno questa fiducia nella nostra attrezzatura e nelle nostre maestranze. Purtroppo la materia prima è per noi più cara, il denaro per i finanziamenti ha un prezzo più elevato, e, da ultimo, i nostri cantieri sono attrezzati per una produzione minima 200-250 mila tonnellate all'anno per cui, non utilizzando la loro potenzialità, i costi fissi vengono ad incidere fortemente sulla produzione effettiva.

Quindi se noi abbiamo un cantiere a regime di lavoro, che abbia delle commesse, i cui finanziamenti avvengono a tassi comparabili se non uguali a quelli internazionali, se esso ha possibilità di esenzioni dagli oneri fiscali per l'esportazione, il costo della nave è comparabile con quello delle navi straniere. Naturalmente il problema è tale che bisogna studiarlo caso per caso ed è importante notare che la legge si presenta con dei prospetti comportanti contributi non più fissi ma proporzionali alle velocità, proporzionali al tonnello, ecc.

È certo che oggi, nelle condizioni in cui siamo, questa legge è un decisivo passo in avanti rispetto alle precedenti leggi-tampone,

come le chiamavano ironicamente i nostri costruttori; essa è fatta in maniera organica e tiene presenti tutte le diverse necessità.

Io non voglio dilungarmi oltre sulla materia perchè ci vorrebbe un discorso troppo lungo e noi tutti conosciamo questi problemi che sono stati più volte ampiamente discussi al Senato e alla Camera; vi ricordo soltanto che ogni opera umana ha i suoi meriti ed i suoi difetti ed uno dei meriti che dobbiamo riconoscere a questa legge è che essa può divenire subito operante. Anche per la legge Saragat noi abbiamo dovuto fare, dopo sei-sette mesi dalla sua approvazione, qualche piccola variante: approviamo quindi questa legge e se qualche modificazione sarà necessaria, essa potrà farsi o in sede di regolamento o con un successivo disegno di legge di iniziativa parlamentare. Mi auguro però che di ciò non vi sia bisogno.

VACCARO. Anzitutto voglio esprimere il nostro compiacimento all'onorevole Ministro per aver presentato questa legge. Desidero fare alcune osservazioni in maniera che il Ministro possa darci quei chiarimenti che varranno a tranquillizzare sia noi che gli armatori, perchè mi pare che ci sia una certa divergenza tra quello che stabilisce l'articolo primo e quello che dispongono gli articoli 11 e 14. Se l'onorevole Ministro mi desse assicurazione che tale divergenza può essere corretta in sede di regolamento io non presenterò alcun emendamento per non ritardare l'approvazione di una legge che è molto attesa.

Il disegno di legge sul quale il Senato è chiamato ad esprimere il suo parere è stato approvato dall'altro ramo del Parlamento con alcuni emendamenti integrativi rispetto al testo originariamente proposto dal Ministro della marina mercantile. Tra tali emendamenti quello apportato all'ultimo capoverso dell'articolo 10 per estendere ai lavori di trasformazione la concessione del finanziamento previsto per le costruzioni navali, da parte degli Enti ed Istituti di diritto pubblico esercenti il credito navale, mediante l'utilizzo dei mutui che questi potessero contrarre a questo fine, con garanzia sussidiaria dello Stato, tanto all'estero che sul mercato nazionale, non ha trovato rispondenza nei successivi articoli regolanti la

materia, per cui corre il rischio di riuscire parzialmente inoperante. Ci si trova, difatti, dinanzi ad un errore materiale di tecnicismo legislativo, perchè ad una inequivocabile determinazione — espressa da apposito emendamento di equiparare, per quanto riguarda i benefici finanziari, i lavori di trasformazione alle costruzioni *ex novo* — manca nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati la formulazione adatta all'attuazione della determinazione stessa.

Rebus sic stantibus il Senato, individuata questa grave lacuna, deve ignorarla nella tema che un emendamento rimandi il disegno di legge all'altro ramo del Parlamento, con un conseguente ritardo nell'emanazione della legge, oppure deve porvi rimedio modificandone opportunamente il testo? Indubbiamente non si può non tenere conto dell'opportunità di emanare con sollecitudine il provvedimento, per quanto, avendo esso effetto retroattivo (a norma dell'articolo 25) ed essendo già noto nella sua schematica generale e nella sua portata, il ritardo di qualche giorno non comporterebbe praticamente alcuna dannosa conseguenza per l'industria navale, mentre ne provocherebbe sicuramente di considerevoli qualora venisse emanato nel suo testo attuale.

D'altra parte la Camera dei deputati dovrebbe pronunciarsi unicamente sugli emendamenti del Senato e siccome quello relativo alla trasformazione di navi non costituirebbe altro che lo sviluppo logico ed il perfezionamento tecnico dell'emendamento apportato all'articolo 10 dall'VIII Commissione della Camera, è ovvio che non dovrebbero sorgere difficoltà per la sua approvazione. Ecco perchè si è parlato di qualche giorno di ritardo e non più, contro la necessità ed il dovere di rendere operante la nuova legge organica in tutti i settori da essa disciplinati. Come si è detto, l'articolo 10 è stato emendato nel senso di parificare agli effetti del finanziamento le trasformazioni alle costruzioni navali, in armonia e secondo le finalità della legge qua'è può desumersi dal disposto del primo comma dell'articolo 1 il quale concede l'esenzione dei dazi doganali ed altri benefici fiscali per l'importazione di « tutte le materie prime, dei prodotti semilavorati, dei prodotti e macchinari finiti e di quanto altro occorrente per la co-

struzione, allestimento riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili, nonchè dei relativi macchinari ». Tutte le diverse operazioni contemplate nel suddetto articolo sono poste su un piano di assoluta uguaglianza in omaggio dell'articolo 10. Siffatto adeguamento, tuttavia, risulta solo in parte operante perchè non si è riflesso nei successivi articoli 11 e 14 che costituiscono appunto il complemento all'articolo 10, cioè l'integrazione dei benefici finanziari che è nell'intendimento del legislatore di concedere per tutti quei lavori di costruzione e riparazioni navali, nonchè di trasformazione, miglioramento, ecc. vincolativamente elencati dall'articolo 1. Dare pertanto una interpretazione restrittiva al termine « trasformazioni » e limitarla, come fanno gli articoli 11 e 14 alla sola istallazione dell'apparato motore è contrario allo spirito della legge, iniquo nei confronti di quegli armatori che senza alcuna giustificazione rimangono esclusi dal finanziamento e dal contributo di interesse — che altri articoli della legge inequivocabilmente accordava loro — e, in definitiva, controproducente per le finalità concrete che il provvedimento si propone di raggiungere e che consistono nel promuovere e favorire il lavoro in tutti i settori dell'industria delle costruzioni e delle riparazioni navali, nessuna esclusa.

Esaminando il disegno di legge nella sua formulazione attuale non si può non rilevare il contrasto esistente tra la riportata elencazione dell'articolo 1 ed il tenore dell'articolo 10 con il secondo comma dell'articolo 11 che limita i finanziamenti « al 50 per cento del prezzo complessivo delle navi in costruzione e del prezzo dell'apparato motore da installare a bordo in caso di trasformazione » quasi ch'è la trasformazione stessa consistesse sempre e solo nella istallazione dell'apparato motore, presunzione questa completamente errata, sia in linea teorica che in linea pratica; basti considerare che le trasformazioni di navi da passeggeri (turbonavi *Conte Grande* e *Conte Biancamano* come la trasformazione di navi da carico in navi passeggeri turbonavi *Roma* e *Sidney* ecc.) e quella in corso a Genova da nave cisterna in nave per il trasporto del minerale, non riguardano affatto la istallazione dell'apparato motore (se mai sarebbe stato più proprio par-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)19^a SEDUTA (14 luglio 1954)

lare di sostituzione) e nessuno può negare che si sia effettivamente trattato e che si tratti di lavori di trasformazione navale. Diversamente come si dovrebbero classificare? Qualunque fosse la loro classificazione essa ricadrebbe, comunque in una delle operazioni previste dall'articolo 1. Una conferma più che convincente di ciò è data dall'articolo 6 riguardante il contributo per lavori diversi dalla costruzione, contributo che l'VIII Commissione della Camera ha elevato da lire 35 e lire 40 per chilogrammo sui materiali metallici ed ha istituito, nella misura di lire 20 per chilogrammo, sui materiali in legno; difatti siccome i lavori cui la legge si riferisce non potendo esser solo quelli relativi alla istallazione dell'apparato motore che sono gli unici che non richiedono alcuna fornitura di legname (escluse le liste di legno santo per l'astuccio dell'elica) devono necessariamente identificarsi nei lavori di trasformazione, miglioramento ecc. in generale senza alcuna limitazione concettuale pratica. Ed a proposito non può sfuggire il fatto che le navi, oltre che di materiali metallici e di legno, sono costituite da un complesso eterogeneo e multiforme di materiali di natura e specie diversissima che non si capisce perchè siano rimasti esclusi dal contributo integrativo, in quanto la loro fornitura dà lavoro alle industrie ausiliarie dei cantieri navali (né più né meno dell'industria siderurgica e del legno) ed il loro costo concorre nella formazione del prezzo complessivo delle navi e nel costo complessivo delle trasformazioni. D'altronde, in aggiunta a quello suesposto vi è un'altro categorico motivo che impone l'estensione del contributo che l'altro ramo del Parlamento ha istituito per i soli materiali in legno a tutti i materiali in genere, come equamente disponevano i precedenti provvedimenti in materia (regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330 e legge 8 marzo 1949, n. 75) motivo consistente nella pratica impossibilità di poter esattamente stabilire il peso rispettivo dei tre diversi tipi di materiale, metallico, di legno e di altro genere impiegati nei diversi lavori navali. Come è possibile, difatti, scindere dal peso dell'arredamento completo di una grande sala da pranzo, il peso del legno, del materiale metallico e di altro genere che la compongono, come valutare in un impianto

elettrico il peso dei conduttori rispetto a quello degli isolanti ecc.

In questi ultimi tempi, seguendo il progresso della tecnica, è invalsa la tendenza di impiegare sulle navi, al posto del legno, del materiale sintetico incombustibile molto più costoso (per la trasformazione delle turbonavi *Sidney* e *Roma* si è usata la marinite), tendenza che ovvie ragioni inducono ad incoraggiare, mentre la concessione del contributo ai soli materiali in legno (oltre che metallici) può produrre un effetto esattamente contrario.

Il medesimo ragionamento, naturalmente, vale anche per l'articolo 14 il quale limita la concessione del contributo di interesse alle nuove costruzioni ed alla istallazione « sulle stesse » di nuovi apparati motori, quasichè fosse consuetudine dotare le navi nuove con apparati motori vecchi e l'istallazione di tali apparati, vecchi o nuovi che siano, non fosse già compresa, agli effetti dei contributi e benefici previsti dalla legge, nella costruzione navale vera e propria.

D'altro canto il mancato adeguamento della legge, nel senso suesposto, rappresenterebbe una gravissima remora all'attività dell'industria navale perchè indurrebbe inevitabilmente l'armamento a rinunciare, ovvero a contenere al minimo strettamente necessario i lavori di trasformazione e miglioramento delle navi, con dannose conseguenze oltre che per la detta industria, per il potenziamento qualitativo della nostra marina mercantile.

CAPPELLINI. Avrei qualche osservazione da fare: indubbiamente la situazione cantieristica italiana è oggi più grave di quella che era all'epoca della legge Saragat. Credo di non errare affermando che forse i cantieri avranno lavoro sì o no per tutto l'anno corrente: la necessità di questa legge è quindi fuori discussione. Aggiungo che su diversi punti della legge siamo d'accordo; parlerò ora dei punti sui quali non siamo d'accordo, perchè la legge nel suo insieme non risponde allo scopo e alle esigenze dei nostri cantieri.

Del resto, secondo lo stesso onorevole Ministro, la diminuzione dei prezzi è prevista sulla base del 22 per cento circa, mentre a nostro parere non coprirà la differenza esistente tra i prezzi praticati dai cantieri italiani rispetto ai

prezzi praticati dai cantieri esteri. Per esempio lo stanziamento iniziale di 5 miliardi peggiora la situazione creata dagli stanziamenti della legge Saragat che furono divisi in 8 miliardi per il primo anno, 12 il secondo, 14 il terzo. L'importo complessivo inoltre di 60 miliardi è assolutamente inadeguato a finanziare un tonnellaggio di naviglio appena possibile.

La misura presa della riduzione sui contributi integrativi e la limitazione ai primi tre anni di cui all'articolo 8 non sono ancora dei mezzi adeguati a favorire quei lavori. Non sono, per esempio, previste condizioni di preferenza all'armamento della « Finmare », non si contempla il controllo di una Commissione parlamentare sull'applicazione della legge. Noi abbiamo sempre insistito su questo punto, abbiamo trovato l'accordo di altri colleghi sull'esigenza di una Commissione parlamentare, perchè questo non vuol significare sfiducia nel Ministro, ma volontà di contribuire in una forma più democratica alla risoluzione dei vari problemi e soprattutto a quello del controllo.

La durata stessa della legge - dieci anni - sembra eccessiva; siamo invece d'accordo sulle agevolazioni doganale e fiscale, che del resto sono già in uso presso altri Paesi. Vi è anche una norma che ci trova consenzienti, quella relativa ai profitti nazionali che si cerca con questa legge di proteggere.

Per non stare ad ampliare la discussione riassumo le cose dette precisando che presenterò degli emendamenti all'articolo 1, 10, 12, 22 e presenterò nuovi articoli aggiuntivi 9-bis, 22-bis, 23-bis. In sostanza queste mie poche parole tendono ad orientare la discussione, sottolineando la necessità di portare per il primo esercizio il contributo da 5 a 10 miliardi di lire, riducendo la durata della legge da dieci a sette anni ed elevando lo stanziamento da 60 a 100 miliardi di lire. Credo che non sia ora il caso di illustrare gli emendamenti; ne discuteremo quando affronteremo l'esame degli articoli.

ROGADEO. Sono intervenuto in questa seduta perchè la questione mi interessa molto. L'idea generale del progetto di legge risponde alle necessità del Paese ed è bene che questa legge venga varata per le considerazioni

che ha fatto il Presidente. Indubbiamente in questa legge vi è un grande progresso rispetto alla legge Saragat. Pertanto le poche osservazioni che devo fare le farò in sede di discussione degli articoli.

CROLLALANZA. Vorrei pregare il Ministro di darci, se possibile, dei ragguagli sul programma di costruzione che si intende attuare nei riguardi della « Finmare » e particolarmente per quelle che sono le esigenze inderogabili della « Società Adriatica di navigazione » e le prospettive che si possono delineare di una ripresa di traffici anche con l'altra sponda dell'Adriatico.

Il Ministro, durante la discussione sul bilancio, dette delle assicurazioni in proposito, riconobbe che le società di preminente interesse nazionale hanno ancora delle lacune, ci sono linee che navigano zoppe perchè non hanno navi di uguale potenza e velocità; di qui la necessità di fare qualcosa. Poichè mi risulta che delle intese, dei contatti con la società del gruppo « Finmare » sono stati presi da parte del Ministero, credo che l'onorevole Ministro sia in condizioni di darci ragguagli che valgano a tranquillizzarci ed anche a prospettare la possibilità di un potenziamento di questa società di preminente interesse nazionale.

Giacchè mi trovo a parlare, vorrei anche chiedere al Ministro se sono esatte le notizie che si sono diffuse in vista di un rinnovo della convenzione con le società di preminente interesse nazionale, che si tenderebbe cioè da parte del Governo a concentrare ulteriormente le quattro società in due: una dell'Adriatico e una del Tirreno. Il che può rispondere anche a qualcosa di utile per un coordinamento dei servizi, ma bisognerebbe che non peggiorasse la situazione, che si è già creata in alcuni porti dell'Adriatico in conseguenza del concentramento delle vecchie società di navigazione nelle attuali quattro di preminente interesse nazionale. Non so se il Ministro sia in condizione oggi di poterci dare qualche notizia in proposito; comunque se non ce ne può dare, se è ancora legato ad una riserva, vorrei che tenesse conto di queste mie preoccupazioni e al momento opportuno ci potesse dare chiarimenti in merito.

TARTUFOLI. Credo che la maggioranza della Commissione non possa che compiacersi che questa legge sia giunta finalmente in discussione al Senato, perchè vi è una ampia attesa di detto provvedimento di legge ed esistono situazioni cantieristiche minacciose sotto il profilo del lavoro. Pertanto prima approviamo il disegno di legge, meglio è.

Ed è sotto questo profilo dell'approvazione urgente di questo disegno di legge che mi permetto di esprimere un voto verso l'amico Cappellini, che ha enunciato il suo pensiero in nome dell'opposizione per annunciare degli emendamenti. Gli emendamenti significano ritorno alla Camera del disegno di legge e quindi ritardo sicuro nell'approvazione del disegno di legge con il dubbio che la Camera non possa approvare i nostri emendamenti prima delle ferie. Siamo d'accordo che la cosa è imbarazzante e spiace trovarci nella impossibilità di perfezionare la legge; se vogliamo essere pensosi e preoccupati del lavoro da organizzare nelle aziende cantieristiche italiane, a me sembra che l'atteggiamento della opposizione (sia per il garbo come il senatore Cappellini ha espresso le sue riserve, sia per gli emendamenti che ha già adombrato) sia sostanzialmente concorde con il disegno di legge; mi permetto quindi di auspicare che, per una parte dei suoi emendamenti il senatore Cappellini possa formulare degli ordini del giorno o avere affidamenti concreti da parte del Ministro, e per qualche altra accetti di abbandonare l'idea, specialmente per quel che riguarda l'aumento del volume delle disponibilità.

Noi dovremmo altrimenti irrigidirci nel senso di opporci agli emendamenti. Quindi esorterei l'amico Cappellini di fare del suo meglio per mettersi su questa linea che mi permetto di consigliare e di suggerire ai colleghi dell'opposizione.

Per quanto riguarda la questione dei cantieri non ho bisogno di fare raccomandazioni al Ministro che conosce molto meglio di me la situazione.

Bisognerebbe trovare la maniera di far rientrare le zone cantieristiche minori nelle provvidenze di legge, perchè questi cantieri se non hanno l'efficienza per potersi assumere il compito di fare dei grossi lavori, in-

dubbiamente per parti accessorie sono in questa possibilità e sono sicuro che l'onorevole Ministro avrà studiato la possibilità di creare dei vasi comunicanti per attivare i cantieri minori; a questo proposito raccomando in particolare quelli delle Marche che hanno una tradizione di benemeranza.

PRESIDENTE, *relatore*. Io credo, come relatore, di non dover rispondere alle varie obiezioni; ci penserà il Ministro.

Desidero fare una sola osservazione riguardo a quello che diceva il senatore Cappellini: una legge che stabilisce dei fondi per dieci anni stabilisce la possibilità di pagare in dieci anni 60 miliardi, ma, come ho già detto altra volta per la Cassa del Mezzogiorno e ho ripetuto recentemente per i programmi della strada, nessuno vieta al Ministro di impegnarsi con un cantiere fin d'ora a pagare il contributo con i fondi dell'esercizio successivo. Pertanto, entro i limiti del finanziamento, il Ministro può fare qualcosa di più nei primi anni.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli senatori, io ebbi l'onore di anticipare dinanzi al Senato, discutendosi il bilancio del mio Dicastero, la discussione sul disegno di legge che oggi si presenta alla vostra approvazione. Nel mio intervento innanzi al Senato io largamente presentai l'aspetto principale di questo disegno di legge, e se gli onorevoli senatori avranno l'amabilità di leggere il resoconto stenografico del mio intervento, vi troveranno risposte precostituite a molte obiezioni che mi sono state fatte.

Ciò detto, debbo ringraziare il senatore Corbellini per l'apprezzamento tecnico che ha fatto di questa legge. Indubbiamente egli è la persona più idonea a fare un apprezzamento tecnico di questa natura. Che si tratti di una legge organica non vi è dubbio, perchè attorno a questa legge hanno lavorato tecnici, economisti e vorrei dire anche uomini della finanza; infatti noi abbiamo mobilitato tutti quanti era possibile mobilitare, per poter presentare al Parlamento, tenendo conto delle esperienze passate, un disegno di legge che rispondesse ai requisiti essenziali non solo della situazione dell'armamento nazionale, ma

soprattutto della situazione di lavoro dei cantieri nazionali.

Debbo solo dire che il progetto non si è potuto presentare prima perchè, quando il 17 agosto del 1953 il Governo fu formato dopo la crisi parlamentare governativa del 7 giugno, trovai non solo che i bilanci del 1953-54 erano già stati presentati al Parlamento, ma che il primo disegno di legge che avevo avuto l'onore di conoscere in profondità per averne presieduto la Commissione di studio, non era stato preso in considerazione. Si dovette quindi iniziare da principio il cosiddetto *iter* governativo di concerto tra i vari Dicasteri. Se voi avete la curiosità di leggere sullo stampato del disegno di legge quanti concerti ho dovuto ottenere, vi renderete conto che un grande successo è stato ottenuto. Mi sono trovato con i bilanci 1954-1955 che nell'ottobre del 1953 stavano per essere presentati al Parlamento.

Senatore Cappellini, lo dissi al Senato, l'ho ripetuto alla Camera; i 5 miliardi sono una anticipazione. Io non ho voluto, lo ripeto ancora una volta, uno stanziamento globale in dieci anni (mi era stato offerto dal Tesoro uno stanziamento di 25 miliardi per cinque anni), non ho voluto uno stanziamento fisso e non l'ho voluto proprio perchè ho ottenuto di meglio: infatti nel disegno di legge non c'è limite allo stanziamento, ecco l'innovazione sostanziale. Se noi potremo costruire 300 mila tonnellate di navi il contributo dello Stato sarà per le 300 mila tonnellate di navi. È una legge a porta aperta, non a cancelli chiusi. E la legge mi dà anche questa facoltà, che cioè io posso impegnare anche gli stanziamenti successivi in questo senso: che se nel primo anno di applicazione avrò 250 mila tonnellate di commesse come richieste di ammissione alla legge, le ammetterò tutte, purchè abbiano i requisiti tecnici previsti dalla legge; e se 5 miliardi non saranno sufficienti, lo stanziamento del secondo esercizio sarà di 15, 18, 20 miliardi.

Questa a me pare la maggiore vittoria, perchè la legge è organica nel senso che può dar lavoro ai cantieri per l'intero potenziale produttivo di essi e può dare libero accesso a tutte le richieste di costruzioni. Un fattore importante è questo: che per la prima volta

nella legislazione italiana sono considerate delle provvidenze per quei committenti stranieri che verranno a costruire nei cantieri italiani.

I cantieri italiani sono oggi in condizioni di attrezzatura tale che non sono inferiori, sotto questo profilo, a nessun cantiere europeo! Debbo aggiungere che nel momento in cui vi parlo mi sono assunto la responsabilità di autorizzare i cantieri a stipulare dei compromessi con committenti italiani e stranieri per un importo che ha già raggiunto le 140 mila tonnellate; è evidente che se la legge non sarà approvata i compromessi non potranno trasformarsi in contratti regolari.

Detto questo, che mi sembra importante per assicurare al senatore Cappellini che lo stanziamento non è affatto irrisorio, ma che il volume dello stanziamento sarà commisurato alla produttività della legge, desidero aggiungere che gli emendamenti del senatore Cappellini sono gli stessi che furono già presentati dai suoi colleghi alla Camera. Se ne è discusso ampiamente e la opposizione, alla quale debbo dar atto che, pur mantenendo una linea di demarcazione, ha finito col non votare contro la legge ma per astenersi, si è dovuta convincere che quegli emendamenti non toccavano la sostanza, ma più che altro attenevano ad uno scrupolo di perfezionamento della forma. Io penso che se sarà necessario modificare la legge, lo faremo con maggiore idoneità dopo che la legge avrà avuto un primo ed un secondo anno di esperienza.

Così vale per i finanziamenti; non sono, senatore Cappellini, 60 miliardi di lire, si parla sì di 60 miliardi, ma il terzo comma dell'articolo 10 suona così:

« La garanzia sussidiaria dello Stato da concedersi per la finalità e gli scopi di cui ai precedenti commi non può superare l'importo complessivo di 60 miliardi di lire, oltre gli oneri inerenti e conseguenti all'ammortamento dei mutui stessi ».

Se si dovesse restar fermi a questa dizione letterale, la cifra sarebbe quella, ma si deve considerare che lo Stato garantisce il 50 per cento del finanziamento, mentre con la legge Saragat era previsto il 40 per cento, e il finanziamento viene fatto sul costo complessivo della nave, per cui non è il costo effettivo della

nave che i 60 miliardi garantiscono, ma è la metà del finanziamento dell'I.M.I. o altro istituto che lo Stato garantirà.

C'è poi da considerare che i finanziamenti avvengono in un campo così vasto per cui i finanziamenti esteri sono accessibili lecitamente con la garanzia sussidiaria dello Stato. Per la prima volta anche il mercato finanziario straniero potrà, e credo dovrà necessariamente affluire sul piano della legge che noi discutiamo.

Rispondendo al senatore Crollalanza, debbo dire che per due navi dell'«Adriatica» siamo nella fase esecutiva: i cantieri di Trieste, in base alle leggi del Governo militare alleato, hanno finanziato la costruzione di nuove navi che serviranno al settore adriatico, cioè alle comunicazioni con la Grecia e la Turchia, sostituendo così il vecchio naviglio che veramente non serviva più allo scopo. Comunque, il programma per le costruzioni della «Finmare», che è già stato elaborato dalle quattro grandi compagnie (ed escludo che allo stato delle cose vi sia in progetto la soppressione di due delle quattro compagnie), sarà esaminato dal C.I.R.

È stata nominata anche una Commissione la quale in questo momento sta studiando quale in effetti potrà essere l'ulteriore dilatazione della nostra marina sovvenzionata, tenendo anche conto della crisi dei noli e del fenomeno di stasi nelle costruzioni mondiali. Ma non c'è nessuna presa di posizione né contro né a favore dell'armamento della «Finmare». L'armamento «Finmare» è indubbiamente, sul piano della rappresentanza marinara del nostro Paese, quanto di più possa interessare la preoccupazione del Ministero della marina mercantile e dei Ministeri finanziari; ma ovviamente, non perchè si tratta di Compagnie di preminente interesse che fanno carico allo Stato, si può costruire per costruire; vi è il costo di esercizio di una nave, che il giorno che questa non possa essere utilmente impiegata non si può far pagare al contribuente italiano. Credo che su questo piano dobbiamo essere tutti d'accordo.

Per quanto si attiene alla Commissione di controllo parlamentare, senatore Cappellini, la richiesta fu fatta anche da taluni componenti dell'VIII Commissione della Camera dei depu-

tati. L'attuale legge non ha nessuna necessità di questa Commissione di controllo parlamentare perchè se con la legge Saragat era demandato al Ministro il potere discrezionale di ammettere una richiesta di commesse a preferenza di un'altra, sia pure consultato il Comitato tecnico e tenuti presenti taluni aspetti tecnici, la presente legge prevede la concessione dei contributi e quindi l'ammissione alle navi di qualsiasi tipo o specie: possiamo persino finanziare i bacini galleggianti. Il Ministro della marina mercantile non ha ragioni di opporre alcun divieto: qualsiasi domanda abbia i requisiti tecnici richiesti, sarà ammessa al beneficio della legge; nè il Ministero assegna commesse a questo o a quel cantiere, perchè i committenti sceglieranno il cantiere che preferiscono. Il Ministro della marina mercantile ha semplicemente un compito burocratico: sentito il Comitato tecnico, il quale dirà se il progetto presentato risponde a quei requisiti di natura tecnica che la legge stabilisce per essere ammessi ai benefici, con suo decreto ammetterà a questi benefici senza entrare nel merito; quindi nessun potere di deliberazione, nessun potere di distribuzione delle commesse.

Ecco perchè una Commissione parlamentare di controllo servirebbe, con tutto il rispetto del Parlamento, a ritardare la realizzazione di questa legge.

Mi pare di aver con ciò risposto a tutte le obiezioni del senatore Cappellini, per cui vorrei pregarlo di non insistere negli emendamenti che nella specie non sono necessari per gli affidamenti che ho dato, anche e soprattutto per il fatto che se la Commissione potesse oggi approvare questa legge potrei dire ai dirigenti dei cantieri italiani di firmare pure i contratti. Daremo così veramente alle maestranze italiane, che lo meritano, una maggiore serenità perchè il loro domani è assicurato, e, nel contempo, ai dirigenti dei cantieri la possibilità di mettersi subito al lavoro per la messa a punto dei progetti che sono la cosa più impegnativa.

Il senatore Vaccaro mi ha fatto delle osservazioni; anche esse mi furono fatte in sede di discussione alla Commissione della Camera, e riguardano i riparatori navali. Debbo dire alla 7^a Commissione che la Commissione della Ca-

mera approvò un emendamento dell'onorevole Ducei, il quale vietava l'applicazione di questa legge alle navi che avessero superato i venti anni di età. L'emendamento era giusto soprattutto in relazione al fine che si propone questa legge: cioè la rinnovazione della qualità del nostro naviglio (*approvazioni*), perchè indubbiamente quando da qui a due o tre anni la crisi dei noli avrà raggiunto il suo maggiore periodo di acutezza ed entreremo in una fase di assestamento, la lotta tra le flotte mondiali sarà una lotta di qualità, ossia le navi che sul piano della velocità e dei requisiti tecnici potranno sostenere la concorrenza, sopravviveranno, mentre le navi vecchie saranno mandate inesorabilmente al demolitore. Il problema di sopravvivenza è dunque un problema di qualità. L'emendamento Ducei mi sembrò troppo drastico perchè i riparatori navali dissero: ma in definitiva ci troveremo in una situazione di collasso. Fui proprio io che caldeggiai quell'emendamento transitorio in funzione del quale per i primi due anni di applicazione di questa legge i venti anni non hanno valore. Quindi se ci sono degli armatori italiani che in questi due primi anni vogliono riparare o trasformare navi che non abbiano superato i venti anni, lo facciano; dopo i primi due anni indubbiamente si parlerà soltanto di nuovo naviglio. Questa legge persegue la finalità della costruzione di nuove navi, non della trasformazione di navi vecchie anche per la questione dell'adattamento dell'apparato motore: chi infatti si intende di tecnica navale sa come l'apparato motore sia tutto in una nave perchè è velocità, è il tessuto connettivo della nave. Non possiamo dunque consentire che con una legge di questo tipo si possano fare trasformazioni anche di motori; questa è una legge che mette in condizione di sopravvivere chi vorrà sopravvivere e mette in condizione di morire coloro che vorranno rinunciare a vivere, dato che siamo su un piano di concorrenza mondiale. L'articolo 10 parla della costruzione e trasformazione di di navi, quindi l'articolo 11, che è conseguenziale e che riguarda i finanziamenti, si riferisce anche alla trasformazione di navi. D'altro canto assumo l'impegno, in sede di formulazione del regolamento, di chiarire questo punto che il senatore Vaccaro mi ha fatto

presente, ma lo prego di dire a questi onesti imprenditori, che sono preoccupati, che non vi è nessuna ragione di preoccuparsi soprattutto perchè lo scopo di questa legge non può essere snaturato dalla valutazione di un aspetto particolare delle costruzioni navali italiane.

Debbo ringraziare il senatore Tartufole per le parole che ha detto. Non vi è dubbio che questa legge tiene conto, vorrei dire, automaticamente delle necessità di dare lavoro a tutti i cantieri, e senza essere ottimisti (perchè è contro il mio carattere) credo che gli onorevoli senatori potranno darmi atto da qui a sei mesi o a un anno, compatibilmente con l'attuale crisi dei noli e con l'attuale crisi mondiale del tonnello navale, che la legge avrà avuto i suoi larghi frutti e mi auguro che le maestranze italiane possano trovare largo ed integrale impiego. Se dovessi giudicare il successo della legge dalle prime richieste di commesse - dissi al Senato che contavo su 40 o 50 mila tonnellate di commesse all'Italia mentre siamo già alle 100 mila solo dell'armamento nazionale - potrei dire che la situazione è più che confortevole e lo sarà ancora di più se la Commissione del Senato approvando questa legge vorrà darmi la possibilità di metterla sul piano della esecuzione.

VACCARO. Debbo ringraziare l'onorevole Ministro dei chiarimenti che mi ha dato. Naturalmente non insisto sulle mie richieste e voglio esprimere al Ministro il mio personale compiacimento per l'opera che ha compiuto a favore dell'armamento italiano con questa legge che è veramente organica e va incontro ai bisogni dei cantieri italiani.

CAPPELLINI. Dopo aver ascoltato le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, insisto ugualmente sugli emendamenti. Ci rendiamo però conto dell'importanza della legge che ha bisogno di essere celermente votata, per cui se i nostri emendamenti saranno accettati, approveremo la legge: ove dovessero essere respinti, noi ci asterremo dal voto. Presenterò in tal caso, uniformandomi un po' ai suggerimenti del senatore Tartufole, un ordine del giorno sul quale spero di trovare il consenso unanime della Commissione.

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

Passiamo ora all'esame degli articoli e delle relative tabelle di cui do lettura:

TITOLO I.

AGEVOLAZIONI DOGANALI E FISCALI

Art. 1.

(Esenzione dai dazi doganali e dall'imposta generale sull'entrata all'importazione per la costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili).

È concessa l'importazione in esenzione dai dazi doganali e dall'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni, e da ogni altra imposta alla importazione di tutte le materie prime, dei prodotti semilavorati, dei prodotti e macchinari finiti e di quanto altro occorrente per la costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili destinate alla navigazione marittima, nonché dei relativi macchinari.

Le esenzioni di cui sopra sono concesse altresì per tutti i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio, nonché per tutti i macchinari finiti e per le parti staccate di essi destinati a navi in esercizio.

CAPPELLINI. Presento il seguente comma aggiuntivo: « Le esecuzioni relative ai prodotti e macchinari finiti sono concesse solo nel caso in cui i prodotti stessi non siano producibili in Italia o siano prodotti in misura insufficiente ».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Debbo dire che è particolare interesse dello Stato di sovvenire la industria nazionale, che è tutelata da alcune disposizioni degli articoli 7, 8 e 9 in cui si parla di riduzione del contributo quando si tratti di materiale

proveniente dall'estero. Ora, poichè, escluso il ferro che noi importiamo nella sua totalità dall'estero, gli apparati motori si costruiscono anche in Italia, evidentemente con queste disposizioni proteggiamo l'industria nazionale.

Pregherei pertanto il senatore Cappellini di non insistere.

CAPPELLINI. Se si è d'accordo nell'accettare alcuni emendamenti, io posso ritirarne altri, ma se si parte dal principio di respingerli tutti — *a priori* — perchè non si vuol modificare la legge, allora io insisto.

PRESIDENTE, *relatore*. Propongo di approvare questo articolo nel testo pervenutoci dalla Camera. Il senatore Cappellini può riservarsi di trasformare il suo comma aggiuntivo all'articolo 1 in un articolo nuovo, da votare al termine dell'esame degli altri articoli.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ai voti l'articolo 1, di cui ho già dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

(Restituzione di oneri doganali ed agevolazioni in materia d'imposta generale sull'entrata).

Le materie prime ed i prodotti semilavorati e finiti di cui all'articolo precedente di produzione nazionale, acquistati nel territorio della Repubblica da cantieri o da committenti per conto dei quali i lavori sono eseguiti o da armatori per le navi in esercizio, si considerano come esportati agli effetti dell'applicazione delle leggi doganali e delle norme che regolano l'imposta generale sull'entrata.

Il rimborso del dazio e degli altri oneri doganali è stabilito nella misura indicata nella tabella n. 1 allegata alla presente legge.

Il trattamento fiscale di cui al presente articolo ed al precedente è limitato ai materiali che siano stati effettivamente impiegati nei lavori di costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione del naviglio.

TABELLA N. 1.

RIMBORSO DI ONERI DOGANALI PER LE MATERIE PRIME E PER I PRODOTTI SEMILAVORATI E FINITI ACQUISTATI NEL TERRITORIO DELLA REPUBBLICA ED IMPIEGATI NELLA COSTRUZIONE, ARREDAMENTO, ALLESTIMENTO, RIPARAZIONE, MODIFICAZIONE E TRASFORMAZIONE DI NAVI MERCANTILI E RELATIVI MACCHINARI

Materie prime, prodotti semilavorati e finiti nazionali impiegati nella costruzione, arredamento, allestimento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili a chiglia metallica	L.	23	al chilogrammo
Motori a pistone, a scoppio, a iniezione, ecc. (motori marini):			
a) di potenza fino a 300 HP	»	22	»
b) di potenza superiore a 300 HP	»	21	»
Apparati a turbina e altri macchinari impiegati nella costruzione, arredamento, allestimento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili	»	22	»

(Sono approvati).

Art. 3.

(Esenzioni per combustibili e lubrificanti occorrenti alle prove).

I combustibili e i lubrificanti occorrenti per le prove degli apparati motori completi e dei macchinari in genere installati su navi mercantili sia di nuova costruzione, sia in esercizio, sono ammessi all'esenzione dal dazio, nonchè dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovraimposta di confine.

(È approvato).

Art. 4.

(Agevolazioni fiscali in materia di registro e di imposta generale sull'entrata per i contratti navali e per i contratti di fornitura).

Sono ammessi a registrazione col pagamento della imposta fissa e beneficiano dell'esenzione dall'imposta generale sull'entrata i contratti inerenti:

alla costruzione della nave e dell'apparato motore, anche se stipulati separatamente;

alla riparazione, modificazione e trasformazione degli scafi, degli apparati motori e dei macchinari od apparecchi ausiliari di bordo;

all'allestimento ed arredamento delle navi costruite, riparate, modificate e trasformate; alla prima vendita delle navi costruite in proprio da cantieri.

I contratti per forniture di prodotti e materiali assunte dai cantieri, nonchè i contratti per forniture di oggetti occorrenti all'arredamento e all'allestimento assunte direttamente dai proprietari, sono ammessi alla registrazione col pagamento della imposta fissa.

(È approvato).

TITOLO II.

CONTRIBUTI

Art. 5.

(Contributo integrativo per la costruzione di navi).

Per la costruzione, allestimento ed arredamento di navi mercantili a scafo metallico per la navigazione marittima è concesso ai costruttori un contributo integrativo nella misura stabilita dalle tabelle n. 2 e n. 3 e riferito al peso totale della nave, scarica ed asciutta, con esclusione della zavorra fissa, e alla sua velocità. Al costruttore dell'apparato motore spetta una quota del contributo nella

misura di lire 11.000 per cavallo-asse della potenza normale del motore.

La velocità da prendere in esame ai fini di detto contributo è quella accertata alle prove nelle condizioni di nave a mezzo carico e con sviluppo della potenza normale dell'apparato motore. Le prove in mare possono essere effettuate anche in condizioni diverse da quelle di cui sopra, nel qual caso si dovranno riportare le condizioni suddette alle formule ed ai riferimenti alle prove alla Vasca, secondo le norme che saranno determinate nel regolamento di applicazione della presente legge.

Qualora nella costruzione siano impiegati prodotti finiti di provenienza estera od usati, il contributo è ridotto di una somma pari al contributo spettante al costruttore dell'apparato motore ai sensi del primo e settimo comma del presente articolo, quando si tratti di apparati motori completi o quando i singoli complessi di apparato motore superino il 40 per cento del peso totale dell'apparato motore completo; ed al 20 per cento del loro valore per tutti gli altri prodotti finiti, comprese le parti dell'apparato motore quando esse non superino il 40 per cento del peso totale di cui sopra.

Il contributo è dovuto nell'intera misura prevista dal primo comma, quando siano impiegati materiali greggi o semilavorati, provenienti dall'estero.

I parametri di cui alle allegate tabelle n. 2 e n. 3, in base ai quali è calcolato il contributo integrativo saranno ridotti, a partire dal 30 giugno 1955, degli importi fissi indicati per i corrispondenti tipi di navi negli allegati quadri di riduzione n. 2-*bis* e n. 3-*bis*.

Analoghe riduzioni saranno apportate al 30 giugno di ciascun anno sui parametri, già ridotti, dell'anno precedente e le misure, così risultanti, saranno applicate alle costruzioni ammesse ai benefici di legge, a decorrere dal 1° luglio successivo.

Corrispondentemente, a partire dal 30 giugno 1955, il contributo di lire 11.000 per cavallo-asse spettante al costruttore dell'apparato motore sarà ridotto di una somma pari a lire 1.100 per anno.

La detrazione del 20 per cento del valore dei prodotti finiti, prevista dal 3° comma del presente articolo, sarà ridotta, a partire dal 30 giugno 1955, e per ciascun anno, del 2 per cento del valore stesso.

TABELLA N. 2.

NAVI DA CARICO SECCO E LIQUIDO E NAVI MISTE

CON $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} \leq 0,25$

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

Velocità a mezzo carico e potenza normale (Nodi)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1000 tonnellate	Uguale a 2500 tonnellate	Uguale a 5000 tonnellate	Uguale a 7500 tonnellate e oltre
10 (a)	74.500	65.500	55.500	0	0	0
11	78.500	68.500	57.500	53.500	0	0
12	83.500	71.500	60.500	55.500	52.500	0
13	88.500	75.500	63.500	57.500	53.500	50.500
14	88.500	80.500	66.500	59.500	55.500	51.500
15	88.500	80.500	68.500	61.500	57.500	52.500
16	88.500	80.500	68.500	63.500	59.500	53.500
17	88.500	80.500	68.500	66.500	61.500	55.500
18	88.500	80.500	68.500	66.500	63.500	57.500
ed oltre						

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.

(a) Anche per velocità inferiori a dieci nodi ma superiori ad otto nodi.

TABELLA N. 2-bis.

QUADRO DELLA RIDUZIONE FISSA ANNUALE
DA APPORTARSI AI PARAMETRI DELLA TABELLA N. 2
NAVI DA CARICO SECCO E LIQUIDO E NAVI MISTE

CON $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} \leq 0,25$

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

Velocità a mezzo carico e potenza normale (Nodi)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1000 tonnellate	Uguale a 2500 tonnellate	Uguale a 5000 tonnellate	Uguale a 7500 tonnellate e oltre
10 (a)	6.042	5.312	4.501	0	0	0
11	6.366	5.555	4.663	4.339	0	0
12	6.772	5.799	4.907	4.501	4.258	0
13	7.178	6.123	5.150	4.663	4.339	4.096
14	7.178	6.529	5.393	4.826	4.501	4.177
15	7.178	6.529	5.555	4.988	4.663	4.258
16	7.178	6.529	5.555	5.150	4.826	4.339
17	7.178	6.529	5.555	5.393	4.988	4.501
18	7.178	6.529	5.555	5.393	5.150	4.663
ed oltre						

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.

(a) Anche per velocità inferiori a dieci nodi ma superiori ad otto nodi.

TABELLA N. 3.

NAVI DA PASSEGGERI CON $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} > 0,25$

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

Velocità a mezzo carico e potenza normale (Nodi)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1000 tonnellate	Uguale a 2500 tonnellate	Uguale a 5000 tonnellate	Uguale a 7500 tonnellate e oltre
12	106.000	92.000	79.000	74.000	0	0
13	112.000	97.000	82.000	76.000	0	0
14	112.000	103.000	85.000	79.000	74.000	0
15	112.000	108.000	88.000	82.000	76.000	0
16	112.000	108.000	91.000	85.000	78.000	74.000
17	112.000	108.000	95.000	88.000	80.000	75.000
18	112.000	108.000	95.000	91.000	82.000	76.000
19	112.000	108.000	95.000	93.000	84.000	79.000
20	112.000	108.000	95.000	92.000	86.000	83.000
21	112.000	108.000	95.000	93.000	88.000	85.000
22	112.000	108.000	95.000	93.000	90.000	87.000
ed oltre						

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.

TABELLA N. 3-bis.

QUADRO DELLA RIDUZIONE FISSA ANNUALE
DA APPORTARSI AI PARAMETRI DELLA TABELLA N. 3

NAVI DA PASSEGGERI CON $\frac{\text{VOLUME LOCALI PER PASSEGGERI}}{\text{VOLUME GLOBALE INTERNO}} > 0,25$

Contributo « Integrativo » in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

Velocità a mezzo carico e potenza normale (Nodi)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1000 tonnellate	Uguale a 2500 tonnellate	Uguale a 5000 tonnellate	Uguale a 7500 tonnellate e oltre
12	9.953	8.638	7.418	6.918	0	0
13	10.516	9.108	7.699	7.136	0	0
14	10.516	9.671	7.981	7.418	6.948	0
15	10.516	10.141	8.263	7.699	7.135	0
16	10.516	10.141	8.545	7.981	7.324	6.948
17	10.516	10.141	8.920	8.263	7.512	7.042
18	10.516	10.141	8.920	8.545	7.699	7.136
19	10.516	10.141	8.920	8.732	7.887	7.418
20	10.516	10.141	8.920	8.732	8.075	7.793
21	10.516	10.141	8.920	8.732	8.263	7.981
22	10.516	10.141	8.920	8.732	8.451	8.169
ed oltre						

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.

ROGADEO. Mi sembra non troppo chiaro l'articolo 5 nel suo secondo comma specie quando parla delle prove in mare non nelle condizioni *standard*, per cui penso sarebbe opportuno integrarlo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Sarà fatto nel regolamento.

ROGADEO. Vorrei pregare il signor Ministro di accettare alcuni miei suggerimenti che presenterò come ordine del giorno al termine della discussione.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ne prendo l'impegno.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 5, e le relative tabelle di cui ho già dato lettura. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Art. 6.

(Contributo per lavori diversi dalla costruzione).

Fuori dei casi previsti ai successivi articoli 7 e 8, per la riparazione, la modificazione e la trasformazione di navi mercantili per la navigazione marittima e dei relativi macchinari è dovuto ai riparatori un contributo integrativo nella misura di lire 40 per chilogrammo sui materiali metallici impiegati e di lire 20 per chilogrammo sul legname impiegato, per quelle navi che non abbiano superato il 25° anno di età. Tale limitazione non si applica ove le riparazioni, modificazioni o trasformazioni siano eseguite nei due anni successivi all'entrata in vigore della presente legge.

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 4 per anno per i materiali metallici e a lire 2 per anno per il legname.

Tale riduzione sarà effettuata a partire dal 30 giugno 1955 e la misura del contributo così ridotto sarà applicata alle riparazioni, modificazioni e trasformazioni ammesse ai benefici di legge a decorrere dal 1° luglio successivo.

(È approvato).

Art. 7.

(Contributo per l'installazione di nuovi apparati motori completi).

Per l'installazione in Italia, su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio, di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale, è corrisposto ai costruttori degli apparati un contributo nella misura di lire 11.000 per cavallo-asse della potenza normale.

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

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 1.100 per anno.

Tale riduzione sarà effettuata a partire dal 30 giugno 1955 e la misura del contributo così ridotto sarà applicata per le installazioni di nuovi apparati motori ammesse ai benefici a decorrere dal 1° luglio successivo.

(È approvato).

Art. 8.

(Contributo per l'installazione di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori).

Per la installazione su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), comprese le relative tubolature, o di nuovi macchinari o di nuovi apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di costruzione nazionale, è corrisposto ai costruttori un contributo nella misura di

lire 40 a chilogrammo di materiali impiegati e messi in opera.

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

Il contributo anzidetto è ridotto al 30 giugno di ogni anno di una somma pari a lire 4 per anno.

Tale riduzione sarà effettuata a partire dal 30 giugno 1955 e la misura del contributo così ridotto sarà applicata per le installazioni di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori ammesse ai benefici a decorrere dal 1° luglio successivo.

(È approvato).

Art. 9.

(*Ammontare massimo dei contributi e casi in cui i contributi non sono dovuti*).

Qualora l'ammontare dei contributi previsti dagli articoli 5, 6, 7, 8 risulti, a lavori ultimati, inferiore ai nove decimi dell'ammontare massimo calcolato in sede di ammissione ai benefici, l'importo definitivamente dovuto è determinato in misura pari alla differenza fra il doppio dell'ammontare accertato ed i nove decimi del massimo calcolato.

Il contributo previsto dagli articoli 7 e 8 non è dovuto quando il peso del complesso o dei macchinari o degli apparecchi ausiliari o delle parti staccate di essi, provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, superi il 40 per cento del peso dell'apparato motore completo o del complesso o del macchinario o degli apparecchi ausiliari nella cui costruzione vennero impiegati.

Il contributo spetta tuttavia per intero, anche nella ipotesi prevista dal comma precedente quando sia stato impiegato materiale greggio o semilavorato proveniente dall'estero,

o nel caso di impiego di alberi a manovella, di linee d'asse, di forni o di fondi collettori per caldaie, provenienti dall'estero.

(È approvato).

CAPPELLINI. Presento un articolo aggiuntivo, 9-bis, così formulato:

« Allo scopo di soddisfare le necessità del traffico marittimo di linea, preminentemente servito dalle società facenti capo al gruppo « Finmare », è annualmente riservato a queste ultime il diritto di avviare, nel termine di cui all'articolo 16, lavori ammessi alle provvidenze di cui allo stesso articolo, fino alla concorrenza di un quarto delle somme stanziato dallo Stato.

« Nell'ammissione al contributo saranno tenute in considerazione le particolari esigenze dei natanti da cabotaggio e da pesca ».

PRESIDENTE, *relatore*. Mi sembra non ci sia bisogno di questa specificazione perchè tali navi sono tutelate ugualmente come tutte le altre.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. L'emendamento che il senatore Cappellini propone e che fu anche proposto da un suo collega alla Camera parte dal presupposto che questa legge sia regolata dagli stessi criteri della legge Saragat: il che non è, poichè la legge Saragat aveva una durata di tre anni ed un volume finanziario limitato ed era logico allora stabilire che il quarto di tale volume andasse alla « Finmare ». Ma poichè qui non c'è limite di finanziamento, nè limite di tonnellaggio, se la « Finmare » è in grado di chiedere la costruzione di una nave, non c'è alcun motivo per non ammetterla al contributo ed anche per una cifra superiore a quella che il senatore Cappellini prospetta. Prego quindi di non insistere nell'emendamento che sono ben lieto di accettare come raccomandazione.

CAPPELLINI. Dopo le dichiarazioni del Ministro, trasformerò il mio emendamento in un ordine del giorno.

PRESIDENTE, *relatore*. Do lettura degli articoli successivi:

TITOLO III.
FINANZIAMENTI

Art. 10.

(Garanzia sussidiaria dello Stato agli istituti esercenti il credito navale per finanziamento e per la costruzione e trasformazione di navi).

Il Ministro per il tesoro, con proprio decreto, di concerto con i Ministri per la marina mercantile e per il commercio estero, è autorizzato a concedere la garanzia sussidiaria dello Stato sui mutui che gli enti e gli istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale contraessero all'estero per destinare l'ammontare a finanziamenti a favore di committenti nazionali per la costruzione e trasformazione di navi di loro proprietà in cantieri italiani; nonchè sulle obbligazioni nominative od al portatore che gli istituti anzidetti fossero autorizzati, per le stesse finalità, a collocare in Italia o all'estero, per la durata, al tasso di interesse ed alle condizioni da determinarsi dal Ministro del tesoro.

La garanzia sussidiaria dello Stato può essere altresì concessa sui mutui che gli enti e gli istituti di credito navale contraessero sul mercato nazionale ed in moneta nazionale per i finanziamenti da destinarsi alle costruzioni e trasformazioni navali.

La garanzia sussidiaria dello Stato da concedersi per la finalità e gli scopi di cui ai precedenti commi non può superare l'importo complessivo di 60 miliardi, oltre gli oneri inerenti e conseguenti all'ammortamento dei mutui stessi.

(È approvato).

Art. 11.

(Durata, limiti e condizioni dei finanziamenti per nuove costruzioni e per lavori di trasformazione).

I finanziamenti, sia in valuta estera, sia in valuta nazionale a favore dei committenti, di cui al precedente articolo, hanno durata non eccedente i quindici anni e non possono essere accordati senza preventivo parere favorevole

del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni. Detto Comitato è all'uopo integrato con due membri effettivi designati dal Ministro per la marina mercantile.

L'importo dei finanziamenti non può superare in nessun caso il 50 per cento del prezzo complessivo della nave in costruzione o del prezzo dell'apparato motore da installare a bordo in caso di trasformazione, in relazione agli ammontari determinati dal Ministro della marina mercantile.

Le navi ammesse al finanziamento non possono essere alienate a stranieri, salvo che il finanziamento non sia stato estinto.

CAPPELLINI. Propongo che al secondo comma invece di dire che « l'importo dei finanziamenti non può superare in nessun caso il 50 per cento » si dica « l'importo dei finanziamenti non può superare il 50 per cento né essere inferiore al 30 per cento ».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Anche questo emendamento fu presentato alla Camera e mi dovetti opporre. Infatti è un emendamento che contrasta con le leggi sul credito. Noi non possiamo imporre ad una banca di dare un finanziamento che non sia inferiore al 30 per cento perchè c'è un rischio che la legge non può garantire. L'istituto bancario infatti deve esaminare la solvibilità del committente, l'operazione in se stessa e in ultimo il rischio che va ad intraprendere. Ora, poichè lo Stato non può garantire una operazione di questo genere e sollevare l'istituto bancario dal rischio, noi innoveremmo, in materia di fidi e di concessione di fidi, quelle che sono norme di carattere generale. Aggiungo che se approvassimo un emendamento di questo genere, esso resterebbe inoperante perchè qualsiasi banca si rifiuterebbe di applicare la norma.

TARTUFOLI. Mi rendo perfettamente conto delle obiezioni dell'onorevole Ministro, però nell'applicazione pratica in tutti i settori vediamo che effettivamente gli istituti di credito cercano di stare molto al di sotto del limite massimo. Esortiamo il Ministro a prov-

vedere qualora si verificassero delle remore sistematiche da parte di istituti di credito che dovrebbero essere impegnati al massimo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Proprio per ovviare a questo inconveniente abbiamo integrato il Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, con due membri effettivi designati dal Ministro per la marina mercantile.

CAPPELLINI. Insisto nel mio emendamento anche per la tendenza, ricordata dal senatore Tartufoli, che hanno le banche al limitare al massimo il rischio.

PRESIDENTE, *relatore*. Ma una disposizione di tal genere inserita nella legge sarebbe assai pericolosa perchè le banche potrebbero anche non fare più finanziamenti.

TARTUFOLI. Faccio osservare al senatore Cappellini che questa legge impegna non un solo istituto — come la legge Saragat — ma rompe la situazione di monopolio: sarà quindi interesse degli stessi istituti bancari farsi concorrenza. Penso che possiamo essere tranquilli dopo l'assicurazione del Ministro di seguire con particolare cura questo settore.

CAPPELLINI. Insisto sul mio emendamento. Propongo inoltre una comma aggiuntivo del seguente tenore: « Per i lavori commissionati dalle società raggruppate nella "Finmare" è assicurato un finanziamento pari all'intero prezzo in mutui da stipularsi da parte delle singole società con la Cassa depositi e prestiti e con gli enti e istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale; la prima rata annuale di rimborso del capitale ed interessi avrà decorrenza a partire dal secondo anno dell'entrata in esercizio delle singole unità ammesse ai lavori finanziati. Per i natanti da cabotaggio e da pesca può essere ammesso il finanziamento anche oltre il 50 per cento del prezzo complessivo ».

CROLLALANZA. Desidero solo osservare che la Cassa depositi e prestiti è tanto oberata di compiti — sia per provvedere alle

opere igieniche, che per provvedere all'edilizia scolastica, alle cooperative, acquedotti, ecc. — che non riesce oggi a soddisfare le esigenze dei Comuni i quali non avrebbero altre possibilità di finanziamento, come potrebbero averle invece le società di preminente interesse nazionale o le compagnie private di navigazione. Mi oppongo assolutamente ad un emendamento di questo genere che ritengo controproducente ai fini stessi che noi riserviamo alla Cassa depositi e prestiti.

CAPPELLINI. È perfettamente vero che la Cassa depositi e prestiti dovrebbe servire unicamente per gli aiuti finanziari agli enti locali; però è altrettanto vero che ci sono alcuni precedenti (e voluti non dalla minoranza ma dalla maggioranza) in cui si è ricorso al finanziamento della Cassa depositi e prestiti per grandi opere che riguardavano le ferrovie dello Stato o le poste e telecomunicazioni.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Cappellini, come già dissi alla Camera a proposito dell'identico gruppo di emendamenti, noi non possiamo modificare la legge istitutiva della Cassa depositi e prestiti in forza della quale tale Cassa non è autorizzata ad esercitare il credito navale.

CAPPELLINI. Nel mio emendamento non si parla soltanto della Cassa depositi e prestiti, ma anche di « enti ed istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale ». Se quindi la Cassa depositi e prestiti non può compiere tali finanziamenti, ci saranno sempre gli altri istituti.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Ho già detto che tutti gli altri istituti autorizzati ad esercitare il credito navale saranno messi su un piano di concorrenza con l'I.M.I. che fino a ieri aveva il monopolio di tale credito. Mi sembra che rendere obbligatorio un finanziamento totale del 100 per cento, sia un criterio anti-economico e soprattutto non sia un criterio bancario. Qualsiasi costruzione finanziaria subisce sempre una decurtazione nel suo valore. Prendiamo, ad esempio, una nave: ci può essere un periodo in cui o per una depressione dei noli, o perchè i tra-

sporti avvengono in altra forma e con altri mezzi, le navi diminuiscano di prezzo. In tal caso la garanzia dell'istituto bancario su che cosa si basa? Come si può dire ad una banca di dare il 100 per cento alla « Finmare » e di dare il 50 per cento agli armatori privati? Quali garanzie, quali sollevazioni dal rischio possiamo offrire? Per questi motivi non posso accettare l'emendamento.

CAPPELLINI. Per economia di tempo rinuncio ad intervenire ancora con nuovi argomenti in favore della mia proposta, ma insisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE, *relatore*. All'articolo 11 sono dunque stati proposti due emendamenti da parte del senatore Cappellini.

Il primo emendamento tende a sostituire nel secondo comma le parole « l'importo dei finanziamenti non può superare in nessun caso il 50 per cento » con le altre « l'importo dei finanziamenti non può superare il 50 per cento, nè essere inferiore al 30 per cento ».

Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto pertanto ai voti l'articolo 11 nel testo approvato dalla Camera. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Il secondo emendamento del senatore Cappellini tende ad aggiungere un comma del seguente tenore: « Per i lavori commissionati dalle società raggruppate nella « Finmare » è assicurato un finanziamento pari all'intero prezzo in mutui da stipularsi da parte delle singole società con la Cassa depositi e prestiti e con gli enti istituti di credito e di diritto pubblico esercenti il credito navale; la prima rata annuale di rimborso del capitale ed interessi avrà decorrenza a partire dal secondo anno della entrata in esercizio delle singole annualità ammesse ai lavori finanziati. Per i natanti da cabotaggio e da pesca può essere ammesso il finanziamento anche oltre il 50 per cento del prezzo complessivo ».

Lo metto ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Art. 12.

(*Garanzia del credito per i finanziamenti*).

I finanziamenti previsti dall'articolo 11 devono essere garantiti con l'iscrizione di ipoteca di primo grado a favore dell'istituto mutuante sulla nave in costruzione o in trasformazione.

L'iscrizione ha luogo con la procedura stabilita dagli articoli 565 e seguenti del Codice della navigazione, senza alcuna spesa.

Il finanziamento è altresì garantito con privilegio speciale sui macchinari ed altre attrezzature, costruiti o in costruzione, da installare sulla nave. Il privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi ed è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti dai privilegi e ipoteche preesistenti alla annotazione di cui al successivo comma, i quali conservano la loro priorità rispetto al privilegio anzidetto e ad eccezione altresì del privilegio per spese di giustizia.

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

VACCARO. Al quarto comma di questo articolo si dice che il privilegio è annotato senza spese. Vuol dire che non si pagano neanche i casuali?

TAMBRONI. *Ministro della marina mercantile*. Non si paga nulla.

CAPPELLINI. A proposito del primo comma voglio ricordare che questa è una legge che deve soprattutto facilitare le nuove costruzioni e non le trasformazioni. Propongo di sopprimere le parole « o in trasformazione ».

PRESIDENTE, *relatore*. Ma così facendo noi distruggeremmo tutto quanto abbiamo prima approvato per le trasformazioni. Prego il senatore Cappellini di non insistere nel suo emendamento.

Metto ai voti l'articolo 12. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 13.

(Agevolazioni fiscali per i finanziamenti. — Cessione di contributi e pubblicità della ipoteca).

Ai finanziamenti di cui agli articoli precedenti sono estese, in quanto applicabili, le norme contenute negli articoli 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

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

(È approvato).

Art. 14.

(Contributo di interesse per nuove costruzioni o per la installazione di apparati motori).

Per le nuove costruzioni di navi a scafo metallico o per la installazione su navi a scafo metallico di nuovi apparati motori, che, entro i primi tre anni di applicazione della legge, siano commesse a cantieri italiani, per conto di nazionali, in quanto ammesse ai benefici della presente legge, è corrisposto per cinque anni, a decorrere dalla data di entrata in esercizio della nave o dalla data di ultimazione dei lavori di installazione del nuovo apparato motore, un contributo di interesse nella misura dell'1,50 per cento annuo calcolato, rispettivamente, sul prezzo della nave o del nuovo apparato motore, al netto dei contributi di legge.

Il prezzo della nave e il prezzo del nuovo apparato motore sono determinati dal Ministro per la marina mercantile.

Il contributo di interesse è pagato a rate semestrali posticipate.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro, il contributo di interesse di cui sopra potrà essere calcolato anticipatamente, in via prov-

visoria, salvo definitivo conteggio a lavori ultimati.

Il decreto anzidetto potrà dichiarare scontabile il presunto ammontare del contributo stesso, entro il limite del 75 per cento, a condizione che tale ammontare sia versato direttamente al cantiere costruttore in deduzione del prezzo della nave completa o del nuovo apparato motore.

(È approvato).

TITOLO IV.

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 15.

(Limiti di applicazione della legge e disposizioni generali).

Le disposizioni della presente legge non sono applicabili alle navi costruite per conto di Amministrazioni dello Stato, o a questo appartenenti, ed alle navi destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade.

Alle draghe non autopropellenti, bacini galleggianti e pontoni di sollevamento sono soltanto applicabili le provvidenze di cui agli articoli 1, 2, 4, 11, 12, 13.

Alle navi da diporto sono applicabili le provvidenze di cui ai titoli I e II.

Per la costruzione e per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni di navi mercantili estere in Italia, si applicano le provvidenze contenute nei titoli I e II.

Alle navi mercantili estere destinate a servizi complementari nell'interno dei porti e delle rade, ai galleggianti e alle navi da guerra estere, sono applicabili le provvidenze di cui al titolo I, qualora siano costruite, riparate, modificate o trasformate in Italia.

(È approvato).

Art. 16.

(Termini per l'inizio e compimento dei lavori).

I lavori previsti dalla presente legge debbono essere iniziati a pena di decadenza entro tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici.

Per le nuove costruzioni la decadenza dai benefici ha, altresì, luogo quando non sia stata presentata al Ministero della marina mercantile, entro due mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato e quando le costruzioni non abbiano raggiunto il 25 per cento di avanzamento globale entro i seguenti termini:

a) dieci mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda inferiore a 6.000 tonnellate;

b) dodici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 6.000 tonnellate (incluse) ed 8.000 tonnellate (escluse);

c) quattordici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 8.000 tonnellate (incluse) e 12.000 tonnellate (escluse);

d) diciotto mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda uguale o superiore a 12.000 tonnellate.

Le costruzioni navali di cui alle lettere a), b), c) e d), dovranno entrare in esercizio entro trentadue, trentaquattro, trentasei e quaranta mesi dall'inizio dei lavori.

Gli apparati motori completi da installare ai termini dell'articolo 7, devono essere sistemati a bordo della nave entro ventiquattro, trenta o trentasei mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione rispettivamente per gli apparati motori di potenza inferiore ai 2.000 cavalli-asse, di potenza compresa fra i 2.000 e i 10.000 cavalli-asse, ovvero di potenza uguale o superiore ai 10.000 cavalli-asse.

I complessi costitutivi di apparato motore e gli apparecchi ausiliari di bordo di cui all'articolo 8 devono essere sistemati a bordo della nave entro ventiquattro mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione.

FOCACCIA. Osservo che invece di parlare di cavalli-asse, che è termine ormai superato, sarebbe più esatto parlare di chilowatt; e questa osservazione vale per tutte le leggi.

PRESIDENTE, *relatore*. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 16. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 17.

(*Proroga dei termini*).

I termini previsti dal precedente articolo possono essere prorogati dal Ministro per la marina mercantile, nel caso di ritardo non imputabile agli interessati.

(È approvato).

Art. 18.

(*Pagamento dei contributi*).

Sui contributi previsti dall'articolo 5 possono essere corrisposti tre anticipi, pari ciascuno al 25 per cento del loro ammontare massimo indicato nel provvedimento di ammissione e pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale rispettivamente del 25, del 50 e del 75 per cento.

I documenti per la liquidazione definitiva dei contributi previsti dalla presente legge debbono essere presentati, a pena di decadenza:

a) per le nuove costruzioni: non oltre due anni dalla data di entrata in esercizio;

b) per gli apparati motori completi, per singoli complessi costitutivi di apparato motore (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) e per gli apparecchi ausiliari di bordo destinati a navi mercantili già in esercizio: non oltre un anno dalla data della loro sistemazione a bordo;

c) per le riparazioni, modificazioni e trasformazioni: non oltre sei mesi dalla data di ultimazione dei lavori relativi.

I documenti necessari per ottenere l'ammissione ai benefici previsti dalla presente legge nonchè la liquidazione dei contributi sono stabiliti con decreto del Ministro per la marina mercantile.

(È approvato).

Art. 19.

(*Esenzione da requisizione e noleggio obbligatorio*).

Le navi di nuova costruzione per conto di nazionali ammesse ai benefici della presente legge sono esenti da requisizione e da noleggio

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)19^a SEDUTA (14 luglio 1954)

obbligatorio per la durata di cinque anni dalla data di entrata in effettivo esercizio, salvo il caso di guerra ed altri casi di emergenza, da determinarsi con decreto del Presidente del Consiglio, sentito il Consiglio dei ministri.

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

(È approvato).

Art. 20.

(Apprestamenti difensivi).

Le navi mercantili nazionali a scafo metallico devono avere strutture tali da consentirne l'armamento difensivo, da stabilirsi dal Ministero della difesa - Stato Maggiore della Marina - compatibilmente con l'utilizzazione commerciale delle navi stesse.

Le spese occorrenti per la predisposizione delle strutture di cui al precedente comma, fanno carico al bilancio del Ministero della difesa, per le navi previste dal primo comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, ed al bilancio del Ministero della marina mercantile per le navi previste dal secondo comma del medesimo articolo 25; e sono rimborsate agli aventi diritto secondo le norme del regolamento di cui all'articolo 23 della presente legge.

I proprietari delle navi mercantili da carico secco, di stazza lorda non inferiore alle 1.500 tonnellate debbono, a proprie spese, installare e mantenere in efficienza, in corrispondenza del boccaporto di maggiori dimensioni, un picco da carico di portata non inferiore a:

a) 10 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 1.500 a 2.500 tonnellate;

b) 15 tonnellate per le navi di stazza lorda da oltre 2.500 a 5.000 tonnellate;

c) 30 tonnellate per le navi di stazza lorda oltre le 5.000 tonnellate.

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

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

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

Agli effetti dell'applicazione del presente articolo i committenti debbono sottoporre, almeno trenta giorni prima dell'inizio della costruzione, i relativi piani all'Ufficio di Stato Maggiore della Marina che indicherà i lavori da eseguirsi prima del termine fissato dall'articolo 16 per l'inizio della costruzione.

Il Ministro della difesa - su conforme parere del Capo di Stato Maggiore della Marina - può concedere deroghe agli obblighi di cui al presente articolo per le navi non ritenute atte, per particolari costruttivi, a ricevere gli apprestamenti di cui ai commi precedenti.

(È approvato).

Art. 21.

(Classificazione della nave).

Per il godimento dei benefici previsti dalla presente legge le navi di nuova costruzione per conto di nazionali debbono essere iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale.

Le navi mercantili, passeggeri o miste, debbono essere munite di documento di carena rilasciato dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (Vasca navale) comprovante l'avvenuta esecuzione di prove con i relativi modelli per il disegno di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche. Per le altre navi mercantili, l'obbligo previsto dal presente comma deve essere osservato quando la stazza lorda sia uguale o superiore alle 1.000 tonnellate o al velocità sia uguale o superiore a dodici nodi.

Nonostante il susseguirsi degli studi per nuovi tipi di navi e il continuo rinnovamento tecnico delle costruzioni navali, in Italia abbiamo una sola Vasca di architettura navale, e per di più non completamente efficiente.

È opportuno perciò — io penso — raccomandare al Ministro che, nel favorire l'incremento degli studi delle navi per mantenersi all'altezza della tecnica moderna, non si dimentichi la necessità di mantenere in piena efficienza e all'altezza degli ultimi progressi tecnici, l'unica vasca navale che ci è rimasta.

ROGADEO. Nel presente articolo si parla di « documento di carena ». Faccio presente che in termini internazionali si deve parlare invece di « certificazione di carena ».

PRESIDENTE, *relatore*. Se non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'articolo 21. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 22.

(Vigilanza).

Spetta al Ministero della marina mercantile la vigilanza sull'attività tecnico-economica dei cantieri navali e degli stabilimenti, nei riguardi delle costruzioni e dei lavori previsti dalla presente legge, nonché l'accertamento delle condizioni del mercato nazionale delle costruzioni navali, in relazione con quelle del mercato internazionale e con le esigenze della industria dell'armamento, secondo le norme stabilite dal regolamento di cui all'articolo 23.

La vigilanza di cui al presente articolo è fatta nell'interesse degli aventi diritto ai contributi e le spese relative graveranno su appositi fondi da costituirsi con effettuazione di una ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per detti contributi, da farsi affluire alla entrata dello Stato per essere riassegnata, nei limiti delle riconosciute necessità, con decreto del Ministro per il tesoro allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Per l'esercizio di tale vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche della opera del Registro italiano navale al quale è corrisposta, a totale compenso delle relative prestazioni, la quinta parte della ritenuta di cui al comma precedente.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato a corrispondere a carico dei fondi di

cui al secondo comma del presente articolo speciali contributi a favore di enti ed istituti di studio e di esperienze in materia di costruzioni, di architettura e di istruzione navale.

In relazione al rilievo precedente, raccomando che nei fondi costituiti con la ritenuta del 5 per mille, di cui al presente articolo, si faccia rientrare la possibilità di finanziare in modo adeguato, secondo i lavori che effettua, la vasca navale.

CAPPELLINI. Propongo il seguente comma da premettere all'articolo 22 :

« I lavori ammessi alle provvidenze previste nella presente legge devono essere equamente distribuiti per la esecuzione, tra tutti i cantieri navali nazionali sulla base di una valutazione del carico di lavoro e delle possibilità di produzione dei cantieri stessi, con particolare considerazione per le condizioni dei cantieri meridionali, e tenendo presenti le esigenze dei committenti privati nazionali ed esteri ».

Ci rendiamo conto che non tutti i cantieri del Meridione sono in grado di coprire il minimo delle richieste. Però pensiamo che sia necessario inserire questa premessa al presente articolo, onde garantire che la distribuzione dei lavori venga equamente ripartita.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Osservo che il Ministro della marina mercantile non ha più la facoltà di assegnare ad un cantiere piuttosto che ad un altro il lavoro, ma è il committente che sceglie il cantiere. È in questo modo che noi otterremo la più equa distribuzione del lavoro nei cantieri. L'esperienza passata ha dimostrato che, nonostante una norma vincolante, i cantieri del Mezzogiorno non ebbero il tonnello ad essi spettante, perchè, una volta assegnatogli il cantiere, il committente rinunciava alla costruzione.

I cantieri del Meridione sono tre: Navalmeccanica di Napoli, cantiere di Taranto e cantiere di Palermo. In questo momento Taranto ha avuto dal Ministero della marina mercantile una importante commissione e Palermo lavora in pieno. Posso d'altronde dirvi che gli armatori del Meridione costru-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)19^a SEDUTA (14 luglio 1954)

ranno nell'Italia meridionale, mentre al tempo della legge Saragat protestarono quando furono invitati a costruire nell'Italia settentrionale.

Posso aggiungere che sul piano delle commesse il Ministero terrà presente le esigenze dei cantieri meridionali, raccomandando ai committenti i servizi di questi cantieri a preferenza di altri, considerando che i cantieri italiani sono in grado tutti di costruire allo stesso livello e nel medesimo periodo di tempo.

Ciò fatto presente, dichiaro di non poter accettare l'emendamento aggiuntivo del senatore Cappellini.

CROLLALANZA. Mi rendo conto delle preoccupazioni del senatore Cappellini, le quali sono fondate sull'esperienza.

Ma il Ministro ci ha detto che anche la garanzia fornita dalla legge Saragat praticamente è stata inoperante. Ciò è esatto. Taranto, ad esempio, ha reclamato più volte per il fatto che non gli si attribuivano i contingenti di tonnellaggio che avrebbe dovuto ricevere per legge.

È esatto altresì che in base alla presente nuova legge il Ministro non può imporre ai committenti di servirsi di un determinato cantiere. Noi dobbiamo però preoccuparci della situazione dei cantieri del Meridione. Il Ministro ci ha dichiarato: io posso assicurare che gli armatori del Meridione costruiranno nei cantieri del Meridione. Purtroppo, all'infuori della flotta Lauro, grossi armatori nel Mezzogiorno non esistono.

FOCACCIA. C'è D'Amico, c'è tutto l'armamento siciliano.

CROLLALANZA. I componenti dei Consigli di amministrazione delle società del nord, comprese quelle di preminente interesse nazionale, sono molto spesso componenti dei Consigli di amministrazione anche dei cantieri navali, e comunque sono portati fatalmente, per la sede stessa di armamento, a preferire i cantieri del nord.

Così stando le cose, noi non possiamo che accogliere in pieno — e pregare il Ministro che la faccia valere quanto più è possibile — la promessa che egli, all'atto dell'assegnazione dei

benefici previsti dalla legge agli armatori, cercherà di influire perchè vi sia una equa distribuzione a favore dei cantieri del Meridione.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Posso dichiarare a questo proposito che il cantiere della Navalmeccanica di Castellammare e di Napoli, appartiene all'I.R.I. e che attualmente esistono già commesse acquisite che danno la garanzia per un paio d'anni di lavoro. Il cantiere di Palermo, che è cantiere privato, ha già fatto la richiesta per la costruzione di due navi da 10 mila tonnellate e altrettanto dicasi del cantiere di Taranto. Quindi, per le notizie che io ho, non nutro nessuna preoccupazione per i cantieri del Meridione. Semmai dovrei averne per i cantieri genovesi e di Monfalcone.

CAPPELLINI. Il Ministro dice di non avere la facoltà di influire sulla distribuzione dei lavori ai cantieri. Ma poichè il finanziamento lo effettua il Ministero della marina mercantile, è chiaro che il privato che dovrà servirsi di un cantiere, potrà non dico subire l'influenza, ma ascoltare il suggerimento del Ministro. A ciò si aggiunga che due dei cantieri meridionali appartengono all'I.R.I., cioè è lo Stato ad averne la proprietà, anche se non in forma totalitaria. È una ragione di più per essere convinti che il parere del Ministro può diventare decisivo.

Per cui, tutto considerato, io credo di dovere insistere nel mio emendamento.

CERABONA. Insisto anche io per la votazione dell'emendamento proposto dal senatore Cappellini. Infatti se noi diamo modo al Ministro di trovare nella legge la possibilità di esercitare la sua influenza, si eliminerà dalla sua azione qualsiasi sospetto che si tratti di una iniziativa personale. La norma proposta non turba l'economia del complesso della legge, ma potrà essere utile anche se domani dovesse venire al Ministero della marina mercantile un altro Ministro, che non sarebbe più impegnato a mantenere la promessa dell'onorevole Tambroni e che invece è bene che senta la necessità di venire incontro a questa esigenza del Meridione.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero aggiungere un'ultima considerazione. Uno dei criteri fondamentali del presente disegno di legge è quello di porre i cantieri sul piano della concorrenza. Dovrà cioè valere la rapidità e la qualità della costruzione, e l'economicità del prezzo, mentre fino ad oggi i cantieri in definitiva hanno agito in regime di monopolio, perchè, in base alle assegnazioni del Ministero, essi sapevano che comunque le commesse sarebbero arrivate.

Non posso perciò, a maggior ragione, accettare un emendamento che snaturi questo criterio fondamentale del disegno di legge. Suggestisco al senatore Cappellini, di trasformare il suo emendamento in ordine del giorno, con il quale inviti non me personalmente, ma il Ministro della marina mercantile a tener presente le esigenze dei cantieri del Mezzogiorno.

PRESIDENTE, *relatore*. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo da premettere come primo comma all'articolo 22, proposto dal senatore Cappellini.

VACCARO. In considerazione delle spiegazioni fornite dall'onorevole Ministro, dichiaro di votare contro l'emendamento del senatore Cappellini.

FOCACCIA. Io sono meridionale e voto contro. Noi non dobbiamo fare gli esclusivi interessi del Meridione, ma quelli di tutto il Paese. Quando il Ministro ci dichiara che qui bisogna mettere in concorrenza i diversi cantieri per cercare di giungere ai prezzi internazionali, mi pare che ad altro non si debba tendere, che questa debba essere la vera politica da seguire.

PRESIDENTE, *relatore*. Chi approva l'emendamento del senatore Cappellini, è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

ROGADEO. Per quanto riguarda la questione dei contributi alla Vasca navale, desidero anche io pregare l'onorevole Ministro di considerare con benevola attenzione questo problema. Anche in occasione della discus-

sione della legge Saragat, il problema fu fatto oggetto di raccomandazioni, ma la Vasca navale non ha mai ottenuto niente.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Terrò presenti queste raccomandazioni.

PRESIDENTE, *relatore*. Nessun altro chiedendo di parlare, metto ai voti l'articolo 22 di cui ho già dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

CAPPELLINI. Propongo il seguente articolo aggiuntivo 22-bis:

« È istituita un'apposita Commissione parlamentare, includente membri delle due Camere. Essa ha facoltà di esaminare e dibattere ogni questione concernente l'applicazione della presente legge, convocando anche alla sua presenza il Ministro per la marina mercantile, il Comitato di cui all'articolo 22-ter e i singoli membri di questo.

« Alla Commissione deve essere comunicata ogni deliberazione relativa alla applicazione della presente legge presa dal Ministro per la marina mercantile e gli atti dei lavori del Comitato di cui all'articolo 11.

« La Commissione, o i suoi membri da essa delegati, possono condurre inchieste relativamente alle aziende esercenti l'industria dell'armamento e delle costruzioni navali.

« La Commissione ha facoltà di indirizzare le proprie proposte al Ministero per la marina mercantile, che deve pronunciare su di esse un motivato parere ».

PRESIDENTE, *relatore*. Come relatore, debbo esprimere il mio parere.

A me sembra che non ci sia bisogno di dire ciò in un articolo apposito, perchè quella Commissione parlamentare che si desidera, in atto è già costituita ed è la nostra. Il Ministro sarà sempre così gentile che, tutte le volte che chiederemo che egli intervenga per farci dare determinate delucidazioni su particolari problemi, aderirà certamente al nostro invito e verrà, lieto di darci le spiegazioni richieste.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Perfettamente d'accordo!

CAPPELLINI. Non mi ha convinto il ragionamento dell'onorevole Presidente. La nostra Commissione non è la stessa cosa della Commissione di cui io parlo.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Creare una Commissione parlamentare, che non si sa se debba essere una Commissione di controllo o una Commissione permanente di inchiesta (chissà poi su quale argomento), mi pare un non senso politico e parlamentare. C'è la 7ª Commissione del Senato e l'VIII della Camera dei deputati, che hanno per istituto il potere ed il dovere di controllare gli affari dei Ministeri che ad esse fanno capo. In ogni momento dichiaro di essere a disposizione e di questa e dell'altra Commissione. La 7ª Commissione del Senato potrà nominare un Comitato per esaminare se la legge è stata applicata bene e se ha bisogno di correttivi; potrà fare quel che crederà nella sua potestà funzionale, che è anche legislativa, e in qualunque altro modo che il Regolamento del Senato consente.

CAPPELLINI. Dichiaro di insistere sul mio articolo aggiuntivo 22 *bis*.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'articolo aggiuntivo 22-*bis*, proposto dal senatore Cappellini, del quale egli ci ha dato testè lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

CAPPELLINI. Propongo un altro articolo aggiuntivo 22-*ter*. Esso è del seguente tenore:

« Il Ministro per la marina mercantile, prima di deliberare sull'ammissione ai benefici della presente legge, è tenuto a sentire il parere di un Comitato tecnico composto da:

- a) il Presidente del Consiglio superiore della marina mercantile, che lo presiede;
- b) il direttore generale del naviglio;
- c) il direttore generale della navigazione e traffico;
- d) un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;
- e) un rappresentante del Ministero del commercio con l'estero;

f) un rappresentante dell'istituto di ricostruzione industriale;

g) di un esperto in rappresentanza dell'armamento privato;

h) di un esperto in rappresentanza dell'armamento « Finmare ».

i) di tre esperti designati rispettivamente dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, C.G.I.L., C.I.S.L., U.I.L.

Esercitano le funzioni di segreteria del Comitato un funzionario amministrativo ed un tecnico, che abbiano un grado non inferiore al VII ».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Questo articolo è lo strumento adatto per non far niente! C'è già il Comitato tecnico previsto dalla legge!

CAPPELLINI. Ma in esso non è rappresentata la Confederazione generale italiana del lavoro e nemmeno la C.I.S.L. e l'U.I.L. Lei comprende, onorevole Ministro, perchè insistiamo su questa richiesta! Vogliamo istituire un clima diverso, vogliamo che le Organizzazioni sindacali abbiano qualcosa da dire nei Comitati, che si inseriscano nella attività legislativa, anche se non fanno parte del Parlamento.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Io credo che le Organizzazioni sindacali desiderino che si faccia presto in campo legislativo e si dia lavoro ai cantieri.

CAPPELLINI. Una cosa non annulla l'altra! Dichiaro comunque di insistere sul mio articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'articolo aggiuntivo 22-*ter*, proposto dal senatore Cappellini.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Art. 23.

(*Norme regolamentari*).

Le norme regolamentari per l'esecuzione della presente legge sono emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta

del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro, per le finanze, per l'industria e commercio e per la difesa.

Fino all'emanazione del regolamento previsto dal precedente comma, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, e successive modificazioni.

(È approvato).

Art. 24.

-(Durata della legge e stanziamenti).

La presente legge avrà effetto per dieci esercizi finanziari a partire da quello 1954-55.

Alla spesa di lire 5.000.000.000 derivante dalla legge stessa, che graverà sull'esercizio finanziario 1954-55, si farà fronte mediante riduzione di un pari importo dello stanziamento del capitolo n. 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio suddetto (fondo globale).

L'onere da porre a carico degli stati di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per i successivi esercizi finanziari sarà autorizzato con apposito articolo della legge di approvazione dei medesimi stati di previsione e sarà commisurato alla quantità delle commesse, sia del primo anno di applicazione della presente legge che degli anni successivi.

Con apposito articolo delle leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa del Ministero della difesa per gli esercizi suddetti sarà autorizzato l'onere concernente gli apprestamenti difensivi sulle navi di cui al 1° comma dell'articolo 25 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147.

Le eventuali somme non impegnate sulle autorizzazioni di spesa di cui al 2° e 3° comma potranno essere utilizzate negli esercizi successivi entro il termine di dieci anni stabiliti dal 1° comma.

Per i lavori di riparazione, modificazione, trasformazione, può essere utilizzata una somma non superiore ad un decimo dello stanziamento previsto dai commi precedenti.

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

(È approvato).

Art. 25.

(Disposizione transitoria).

Per la prima applicazione della presente legge, le provvidenze in essa previste possono essere concesse per i lavori iniziati dopo il 1° gennaio 1954, qualora gli interessati presentino le relative domande entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

(È approvato).

Prima di mettere in votazione il disegno di legge nel suo complesso, con cui si intendono approvati, anche gli allegati dei singoli articoli, domando al senatore Cappellini se insiste sulla aggiunta da lui già proposta all'articolo 1.

CAPPELLINI. In relazione all'esito delle votazioni non insisto, riservandomi di presentare due distinti ordini del giorno.

PRESIDENTE, *relatore*. Il primo ordine del giorno del senatore Cappellini, firmato anche da altri senatori, è del seguente tenore:

«Allo scopo di soddisfare le necessità del traffico marittimo di linea, preminentemente servito dalle società facenti capo al gruppo «Finmare», la 7^a Commissione del Senato impegna il Governo a riservare a queste ultime di avviare, nel termine di cui all'articolo 16, i lavori connessi alle provvidenze di cui allo stesso articolo, fino a concorrenza di un quarto delle somme stanziato dallo Stato.

«Nell'ammissione al contributo saranno tenute in considerazione le particolari esigenze dei natanti da cabotaggio e da pesca».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Accetto a titolo di raccomandazione questo ordine del giorno. Pregherei però il senatore Cappellini di sostituire alla parola «impegna» la parola «invita», per una ragione soprattutto di forma. Lo pregherei, inoltre, di voler sopprimere le parole: «fino a concorrenza di un quarto delle somme stanziato dallo Stato».

CAPPELLINI. Aderisco alle richieste dell'onorevole Ministro.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)19^a SEDUTA (14 luglio 1954)

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Allora dichiaro di accettare senz'altro quest'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE, *relatore*. L'onorevole Cappellini ed altri senatori hanno presentato un altro ordine del giorno del seguente tenore:

«La 7^a Commissione del Senato, mentre approva il disegno di legge n. 589 "Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento", impegna il Governo a distribuire equamente i lavori ammessi alle provvidenze previste nella legge votata fra tutti i cantieri navali nazionali, sulla base di una valutazione del carico di lavoro e delle possibilità produttive dei cantieri stessi, con particolare considerazione per le condizioni dei cantieri meridionali, e tenendo presente le esigenze dei committenti privati nazionali ed esteri ».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Io non ho difficoltà ad accettare anche quest'ordine del giorno. Pregherei il senatore Cappellini di sostituire anche in questo ordine del giorno alla parola «impegna», la parola «invita»; o, meglio ancora, di dire: «invita il Ministro», anziché «impegna il Governo».

Non posso inoltre accettare l'espressione «distribuire», alla quale sostituirei l'altra «vigilare».

Se mi permette, senatore Cappellini, il suo ordine del giorno potrebbe essere così formulato:

«La 7^a Commissione del Senato, mentre approva il disegno di legge n. 589 "Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento", invita il Ministro a vigilare perchè le commesse ammesse alle provvidenze previste nella legge votata siano equamente assegnate fra tutti i cantieri navali nazionali, sulla base di una valutazione del carico di lavoro e delle possibilità produttive dei cantieri stessi, con particolare considerazione per le condizioni dei cantieri meridionali, e tenendo presente le esigenze dei committenti privati nazionali ed esteri ».

CAPPELLINI. Accetto le varianti proposte dell'onorevole Ministro.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Dichiaro pertanto di accettare senz'altro quest'ordine del giorno, nella nuova formulazione, come raccomandazione.

VACCARO. Presento, insieme al senatore Focaccia, il seguente ordine del giorno:

«La 7^a Commissione del Senato invita il Ministro della marina mercantile a studiare con premura i provvedimenti atti ad incoraggiare e sostenere le costruzioni navali in legno, ed in particolare quelle dei pescherecci sia con scafo metallico che con scafo in legno ».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. La legge prevede le costruzioni per la pesca. Accetto, pertanto, quest'ordine del giorno come raccomandazione, poichè quello che si chiede rientra nella politica del Governo.

ROGADEO. Presento, insieme al senatore Crollalanza, il seguente ordine del giorno:

«La 7^a Commissione del Senato, riferendosi all'articolo 22, concernente le ritenute per sopperire alle spese di controllo e di vigilanza previste nella legge; richiamandosi all'obiettivo illustrato nella relazione alla legge originaria (8 marzo 1949, n. 75, articolo 32) a firma dell'allora Ministro proponente onorevole Saragat, che prevedeva la necessità di avvalersi della ritenuta stessa per concorrere ad integrare le necessità di bilancio dell'ente statale «Vasca Navale», domanda al Ministro della marina mercantile di prendere inpegno affinché sulla massa delle ritenute in questione almeno il 20 per cento venga di fatto erogato a favore della «Vasca Navale», e ciò, sia a sostanziale riconoscimento della opera altamente produttiva che per disposizione della legge viene affidata a tale Istituto, sia a parziale sollievo di corrispondenti necessarie sovvenzioni straordinarie che finirebbero per gravare sullo Stato ».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Prego i presentatori di modificare le seguenti espressioni contenute nell'ordine del giorno là dove si dice «domanda al Ministro...», bisognerebbe dire: «invita il Ministro...», perchè ho bisogno del consenso del

Ministro del tesoro, non potendo invadere il campo di competenza di questo Ministero; così pure, dove si dice: «... prendere impegno affinché sulla massa delle ritenute...», sarebbe meglio dire: «...far quanto necessario perchè sulla massa delle ritenute».

ROGADEO. Accetto senz'altro queste modifiche proposte dall'onorevole Ministro.

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Dichiaro pertanto di accettare come raccomandazione l'ordine del giorno Rogadeo.

ROGADEO. Insieme al senatore Crollalanza presento un secondo ordine del giorno, così concepito:

«La 7^a Commissione del Senato ritiene che la velocità da prendere in esame ai fini del contributo è quella relativa alle condizioni di nave a mezzo carico e con sviluppo della potenza normale dell'apparato-motore.

«Le prove in mare dovranno essere effettuate in dette condizioni, o in condizioni non troppo discoste da esse, nei limiti e secondo le norme che saranno precisate nel Regolamento di applicazione della presente legge.

«In questo secondo caso la velocità misurata dovrà essere riportata alle prestabilite condizioni di dislocamento e di potenza, con determinazione da effettuarsi a cura dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, sulla base delle prove con modelli e con la procedura che sarà fissata nel Regolamento di applicazione predetto».

TAMBRONI, *Ministro della marina mercantile*. Posso accettare questo ordine del giorno nel senso di impegnarmi di mettere il suo contenuto allo studio in sede di formulazione del Regolamento.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto infine ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari