SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 9 APRILE 1964

(14ª seduta, in sede redigente)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » **(433) (Discussione in sede redigente e rimessione all'Assemblea):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 218, 222, 225
ADAMOLI 222, 223, 224, 225
FERRONI 223
FLORENA, *relatore* 218
GENCO 223

« Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » **(434) (Rimessione all'Assemblea):**

PRESIDENTE 225

« Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » **(435) (Rimessione all'Assemblea):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 226

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Ferroni, Florena, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Massobrio, Martinez, Spasari, Spezzano, Vergani e Zannier.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Restagno è sostituito dal senatore Angelilli.

Intervengono il Ministro della marina mercantile Spagnolli ed il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Pintus.

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

Discussione in sede redigente e rimessione all'Assemblea del disegno di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (433)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione in sede redigente del disegno di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Faccio presente alla Commissione che il disegno di legge in esame è collegato, per ragioni di materia, con i disegni di legge nn. 434 (« Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale ») e 435 (« Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernenti provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento »). Tenuto anche conto dell'urgenza che i tre disegni di legge presentano, ho ritenuto opportuno affidarne l'illustrazione ad un unico relatore, il senatore Florena.

FLORENA, *relatore*. Desidero iniziare ricordando agli onorevoli colleghi che, già in occasione della mia relazione sull'ultimo bilancio del Ministero della marina mercantile, feci rilevare la necessità di urgenti interventi dello Stato a proposito dell'ammodernamento del naviglio mercantile, dell'esercizio del credito navale e dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. I tre provvedimenti oggi al nostro esame riconoscono la fondatezza di quelle richieste e si integrano a vicenda.

La mia opinione, precisata del resto in un ordine del giorno, proposto in sede di discussione del bilancio ed accettato dal Governo, è che ci troviamo dinanzi alla necessità di promuovere nei modi più opportuni la costruzione di nuove navi per migliorare la flotta mercantile italiana.

La relazione presentata dal Governo al disegno di legge sottoposto al vostro esame è già esauriente, in quanto illustra in pieno le finalità del disegno di legge stesso e la necessità che venga approvato sollecitamente per i benefici che se ne ricaveranno.

Comunque, ritengo opportuno illustrarlo anche se ripeterò alcune delle considerazioni esposte dal Governo.

a) *Precedenti legislativi*

Legge 24 luglio 1959, n. 622, emendata dalla legge 9 gennaio 1962, n. 2 ed integrata dalla legge 29 ottobre 1962, n. 1604. Questi provvedimenti, la cui efficacia è venuta a scadenza il 30 giugno 1963, prevedevano la corresponsione di premi per la demolizione di navi, anche in legno, costruite anteriormente al 1947 e per la loro sostituzione con unità in ferro di nuova costruzione aventi una stazza corrispondente almeno al 50 per cento di quella demolita (misura massima del premio lire 35.000 per tonnellata di peso della nave di nuova costruzione).

Lo stanziamento di 10 miliardi di lire ha consentito di agevolare la demolizione di circa 750.000 tonnellate lorde di naviglio antieconomico e la costruzione di circa 700.000 tonnellate lorde di nuovo naviglio.

b) *Nuovi provvedimenti necessari*

Il rinnovo della legge appare necessario in relazione sia alle domande di concessione rimaste inevase per l'esaurimento dello stanziamento (circa 100.000 tonnellate lorde di naviglio) sia alle obiettive necessità di ringiovanimento della marina mercantile nazionale, di sviluppo della flotta da pesca oceanica e di eliminazione del naviglio antieconomico in legno.

È stato proposto a tal fine, un nuovo stanziamento di 10 miliardi di lire.

c) *Valutazione dei risultati conseguibili*

1) Alla data del 30 giugno 1963 la ripartizione per classi di età della flotta mercantile italiana era la seguente (dati riportati nelle *Statistical Tables* del *Lloyd's Register of shipping*):

Classi di età	N. navi	Tonnellaggio lordo	Percentuale
sino a 5 anni	187	1.580.705	28
da 5 a 10 anni	210	1.323.803	23,5
da 10 a 15 anni	143	575.034	10,5
da 15 a 20 anni	300	673.490	12
da 20 a 25 anni	212	920.440	16,5
oltre i 25 anni	354	531.086	9,5

Ne deriva che la flotta italiana è composta per poco più della metà del tonnellaggio da unità di età inferiore ai 10 anni, per quasi il 40 per cento da navi vecchie (oltre i 20 anni di età) od antieconomiche (il gruppo da 15 a 20 anni consiste, infatti, per circa la metà della stazza complessiva, di navi costruite in serie nel corso della guerra).

Il confronto con le marine mercantili degli altri grandi Paesi marittimi dimostra che la nostra flotta è tuttora in condizioni di inferiorità, come risulta dal seguente prospetto:

Paese	Percentuale navi sino a 10 anni	Percentuale navi oltre i 15 anni
Italia	51,8	38,0
Gran Bretagna	59,5	23,5
Danimarca	68,0	14,5
Francia	58,0	20,0
Germania Fed.	68,5	11,5
Grecia	48,0	45,5
Giappone	68,0	14,5
Liberia	64,0	24,0
Olanda	67,0	21,0
Norvegia	70,5	10,5
Panama	31,5	50,0
U.R.S.S.	72,0	22,0
Svezia	65,0	20,0
U.S.A.	13,5	82,5

Se con il rinnovo della legge si ottenessero risultati corrispondenti a quelli conseguiti con la legge scaduta, in un'ipotesi teorica di staticità della consistenza della flotta salvo per quanto riguarda le demolizioni e le nuove costruzioni dipendenti dal meccanismo della legge, si giungerebbe a percentuali del 64 per cento per le navi inferiori ai 10 anni e del 25 per cento per le navi di oltre 15 anni, molto più vicine a quelle delle flotte più progredite.

2) Quanto alla convenienza di un siffatto obiettivo, va rilevato che la flotta italiana è una di quelle che è stata maggiormente colpita, nel mondo, dai disarmi, a causa, appunto, della notevole percentuale di navi vecchie in essa esistenti.

Dal confronto tra i dati rilevati dal Ministero, per la marina italiana, e dalla *Chamber of Shipping of the United Kingdom*, per le marine estere, risulta infatti che la percentuale delle navi a propulsione meccanica disarmate per motivi economici è oscillata, in Italia, dal luglio all'ottobre 1963, tra il 6 ed il 4 per cento della consistenza totale (5,5 in luglio, 6 in agosto, 5,5 in settembre, 4 in ottobre) laddove è variata, nella flotta mondiale, tra il 2 e l'1 per cento.

In particolare, alla fine di dicembre, la percentuale dei disarmi era pressocchè nulla (inferiore allo 0,1 per cento) nella flotta tedesca, danese, giapponese, olandese e svedese e non superava il 2 per cento nella flotta francese, ellenica, inglese, liberiana, panamense e statunitense.

Va aggiunto che, su circa 172.000 tonnellate lorde di naviglio italiano in disarmo per cause economiche alla fine di dicembre, le navi costruite in serie durante la guerra incidevano per circa 130.000 tonnellate lorde

e che, per il naviglio da carico secco e liquido, nessuna unità di costruzione posteriore al 1956 risultava disarmata per motivi economici (fenomeno rilevabile anche per i mesi precedenti).

3) In definitiva, lo svecchiamento della flotta, fine cui tende il provvedimento in parola, dovrebbe consentire di ridurre il fenomeno dei disarmi a proporzioni insignificanti, particolarmente nei periodi di alta congiuntura.

4) Non minore importanza ha il provvedimento in questione in termini di economia aziendale dei cantieri, in quanto stimola l'effettuazione di commesse e può, quindi, contribuire al conseguimento di un livello soddisfacente di utilizzazione della capacità produttiva dell'industria cantieristica, livello necessario per una gestione attiva delle aziende.

Per le considerazioni che verranno fatte in seguito, riguardanti la proposta di inserimento di un nuovo articolo 5, l'articolo 1 dovrebbe essere così formulato:

« La validità delle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, modificata dalla legge 9 gennaio 1962, n. 2, ed integrata dalla legge 28 ottobre 1962, n. 1604, è estesa al periodo dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1966.

Dall'entrata in vigore della presente legge, gli articoli 2, 3, 6 e 10 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono sostituiti rispettivamente dagli articoli 2, 3, 4 e 6 della presente legge e l'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, è abrogato. L'articolo 49 della legge 24 luglio 1959, n. 622, è sostituito dall'articolo 5 ».

L'articolo 2 stabilisce che ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido, nonchè da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica inscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1948, che procedano alla demolizione di dette navi ed alla costruzione di nuove unità, possono essere concessi benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle disposizioni della legge in discussione. Fissa opportunamente il concetto che la demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'economia nazionale a giudizio del Ministro della marina mercantile.

Con l'articolo 3 si stabilisce il limite del 30 giugno 1966 per la concessione del contributo di lire 35.000 per tonnellata di peso della nave di nuova costruzione scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa. Prevede il limite del 75 per cento della nave nuova da costruire rispetto alla stazza lorda del naviglio da demolire al quale sarà attribuito un peso proporzionale a quello della nave effettivamente costruita.

Con l'articolo 4 si stabiliscono le modalità che devono essere seguite nei rapporti della presentazione delle domande e si stabilisce anche che la domanda di demolizione deve essere presentata prima dell'inizio dei lavori di costruzione della nuova unità. Su questo argomento si sottopongono alla vostra attenzione le seguenti considerazioni: si verifica spesso che un cantiere per superare un periodo di carenza di commesse, per ragioni sociali, si decida a mettere in costruzione per conto proprio una o più navi col programma di venderle.

Si ritiene che il diritto al premio non si annulli anche quando l'armatore acquista una nave che un cantiere nazionale ha messo in costruzione per conto proprio, purchè l'acquisto avvenga prima che la detta nave sia entrata in esercizio.

Si considera che l'applicazione di questo criterio possa servire proprio per andare incontro a quei cantieri che per evitare discontinuità di lavoro alle maestranze abbiano avuto l'iniziativa di impostare una costruzione in proprio.

Il vostro relatore vi propone quindi che in aggiunta all'articolo 4 della legge sia apportato il seguente emendamento:

« Il contributo di cui all'articolo 3 della presente legge è concesso anche se la nave di nuova costruzione che deve sostituire il naviglio da demolirsi si trova in corso di costruzione in proprio da parte di un cantiere, purchè l'atto di acquisto sia posteriore

alla data di presentazione della domanda per il conseguimento del predetto contributo ».

Nell'intento di estendere la titolarità dei benefici previsti dall'articolo 49, ultimo capoverso, della legge 24 luglio 1959, n. 622, ai cantieri demolitori di navi (esenzione dai dazi all'importazione, dall'imposta di conguaglio, dall'I.G.E. e da ogni altro tributo all'importazione dei materiali, macchinari ed oggetti metallici provenienti dalla demolizione delle navi), il relatore vi propone di inserire fra gli articoli 4 e 5 del disegno di legge in esame un nuovo articolo.

Ciò in considerazione del fatto che gli armatori od i proprietari di vecchie navi, che mai provvedono direttamente alla demolizione usano vendere sullo scalo ai cantieri demolitori i materiali di risulta dei lavori di demolizione, per cui con la presente legge essendo i proprietari od armatori unici titolari delle agevolazioni in questione, esse agevolazioni erano destinate a rimanere inoperanti.

Nè d'altra parte tale estensione di titolarità dei benefici in questione sembra possa contrastare con le finalità della legge tendente a facilitare le demolizioni di navi vetuste per la costruzione di nuove unità.

Ciò premesso il nuovo articolo dovrà essere così formulato:

« Alle nuove costruzioni previste dalle presenti disposizioni sono applicabili le norme di cui agli articoli 10, 11, 12, 13, 19, 20, 21, 22 e 23 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

I benefici previsti dalle presenti disposizioni sono cumulabili con quelli eventualmente spettanti agli aventi diritto in base agli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 della legge 17 luglio 1954, n. 522, e successive modificazioni.

Sono ammessi all'importazione in esenzione dai dazi, dall'imposta di conguaglio, dall'imposta generale sull'entrata di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, e successive modificazioni e da ogni altro tributo all'importazione, i materiali, macchinari ed oggetti metallici provenienti dalla demolizione delle navi di cui all'articolo 2.

Le agevolazioni di cui al precedente comma sono concesse anche quando l'importazione è effettuata dai cantieri cui è stata commessa la demolizione della nave, ferme restando le altre condizioni previste dall'articolo 2 della presente legge ».

Con gli articoli 5 e 6, che diventano, dopo l'inserimento del nuovo articolo 5, rispettivamente 6 e 7 viene autorizzata la spesa di lire 10 miliardi, nella misura di 5 miliardi per l'esercizio 1964-65 e 5 miliardi per l'esercizio 1965-66.

Si rende necessario modificare tali articoli in armonia alla nuova impostazione dell'anno finanziario e quindi riportare la spesa nel secondo semestre 1964, nell'anno 1965 e nel primo semestre 1966.

Pertanto gli articoli in questione dovranno essere così modificati:

« *Art. 6.* — Per far fronte all'onere derivante dalla concessione del contributo di cui al precedente articolo 3 in aggiunta allo stanziamento previsto dal capitolo X della legge 24 luglio 1959, n. 622 e successive modificazioni ed integrazioni, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi che sarà stanziata nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, nella misura di lire 2,5 miliardi per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, lire 5 miliardi per l'esercizio 1965 e lire 2,5 miliardi per l'esercizio 1966.

I fondi non utilizzati in un esercizio possono essere utilizzati in quello successivo ».

« *Art. 7.* — All'onere di lire 2,5 miliardi derivanti dall'attuazione della presente legge per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

Mi auguro, onorevoli colleghi, che il disegno di legge sottoposto al vostro esame possa essere sollecitamente approvato in considerazione dei benefici che si determineranno nel settore e dell'armamento e dei cantieri.

P R E S I D E N T E . Comunico che la 5ª Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge n. 433, nonchè gli emendamenti ad esso proposti, intesi ad armonizzarlo con il disposto della legge 1° marzo 1964, n. 62, nulla ha da opporre, subordinatamente al loro accoglimento da parte della Commissione di merito, all'ulteriore corso del provvedimento ».

A D A M O L I . Noi vogliamo fare una dichiarazione a proposito delle iniziative del Governo che ci stanno dinanzi.

Con tali iniziative si è caratterizzata l'azione che il Ministero intende svolgere nel settore della costruzione delle navi.

I tre provvedimenti hanno avuto origini diverse, storie differenti, ma in questa circostanza si incontrano e, presentandosi a noi tutti e tre assieme (mentre nel passato si erano presentati un po' come i Curiazi), ci permettono di esprimere un giudizio molto più preciso.

Il più importante di questi provvedimenti fa riferimento alla famosa legge Tambroni, che venne fatta proprio per risolvere il problema dei cantieri navali, tanto è vero che, come i colleghi sanno e come viene ricordato nella relazione che accompagna il disegno di legge in questione, esso prevedeva l'erogazione di contributi decrescenti nel tempo; si riteneva cioè che, migliorando l'industria cantieristica la propria situazione, si sarebbe potuto ridurre il contributo dello Stato.

Ora, il fatto che a tanti anni di distanza, pur facendosi ancora riferimento al primo provvedimento in materia, si abbandoni in modo definitivo il concetto della decrescenza dei contributi, significa riconoscere che i cantieri non hanno prospettive di miglioramento. Il ministro Tambroni riteneva che tali prospettive ci fossero. Oggi si fa della sovvenzione una specie di istituzione permanente.

Vi è poi il provvedimento sulla demolizione, anche esso isolato, particolare, che oggi viene ripreso, perchè — si dice — vi sono state richieste di contributo superiori agli stanziamenti. La stessa cosa si ripete per il credito navale. Il primo provvedimento si è dimostrato insufficiente e si deve procedere ad un nuovo stanziamento.

Ma tutto questo significa che c'è vitalità nel settore!

Ecco una delle prime contraddizioni: si afferma che esiste una situazione di crisi della produzione, che rende necessario un intervento, quando vi è un mercato che continua a spingere affinchè si costruiscano navi.

A me pare che finalmente su questo problema non ci siano più dubbi. L'affermazione che c'è una crisi di strutture in questo settore, per cui l'unico modo per tamponare la situazione è quello di intervenire con sovvenzioni, è smentita dalla stessa impostazione che viene qui riportata.

Il discorso che noi abbiamo fatto per molti anni è diventato oggi un discorso generale. A Genova, pochi giorni fa è stato tenuto un interessante Convegno sulle costruzioni navali nel mondo, organizzato dalla C.I S.L.: quindi al di sopra di ogni sospetto per quanto riguarda la nostra parte politica. Sono certo che l'onorevole Ministro e i colleghi avranno seguito i dibattiti che là si sono svolti. La conclusione è stata molto interessante. In essa si respinge una serie di affermazioni che ancora circolano nel mondo ufficiale italiano per quanto riguarda le prospettive del settore dei traffici navali: ossia si afferma che l'apparente squilibrio tra il mercato delle navi e la capacità di produzione conseguente alla creazione di nuovi cantieri nel mondo (Paesi come Israele, Jugoslavia, Spagna, Messico, Brasile, che prima non svolgevano attività cantieristica, oggi sono produttori di navi) non smentisce le sicure prospettive di sviluppo del settore. La flotta è aumentata ogni anno dell'8, del 10 per cento, e aumenterà ancora per molto tempo.

Il Convegno ha inoltre respinto il principio delle sovvenzioni. Ecco il punto. Questo principio — è stato detto a Genova in varie lingue — deve essere respinto, anche se si può accettare in certe particolari situazioni, perchè crea delle situazioni di disorganicità nel mercato e soprattutto contra-

sta con la legge dell'economia intesa nel senso giusto: ciò che noi abbiamo sempre sostenuto. Oggi, anche il settore rappresentato dai lavoratori della C.I.S.L. giunge alle stesse nostre conclusioni.

Ecco perchè, onorevole Ministro, noi siamo sorpresi (e l'abbiamo già detto in un colloquio personale, che lei gentilmente ci ha concesso, colloquio che abbiamo chiesto per dimostrare il nostro interesse al problema e la nostra volontà di leale collaborazione per tutte le iniziative che noi riteniamo giuste in questo settore) che come primo atto di un Governo nuovo, che parla in termini di rinnovamento e di programmazione, si vada alla ricerca di tutte le vecchie leggi riguardanti il medesimo settore. Non è che se ne riprenda una e si dica: con questa tamponiamo la situazione. Ma ci si arma di tutti i vecchi strumenti, già smentiti dai risultati, già condannati dai fatti e si cerca di ridare vita ad una politica che non ha convinto.

Noi ci rivolgiamo anche ai nostri colleghi socialisti. Tra i firmatari del disegno di legge c'è anche, naturalmente, un Ministro socialista, il ministro Giolitti. Ci sia consentito di manifestare un po' di stupore perchè proprio con l'onorevole Giolitti noi abbiamo combattuto varie battaglie su questi temi. L'onorevole Giolitti ha sempre riconosciuto che la giusta impostazione era un'altra.

G E N C O . Si ragiona diversamente stando fuori o stando dentro al Governo!

A D A M O L I . Abbiamo ragione noi, allora, quando diciamo che le formule non servono, che ci vuole dell'altro quando si vuole fare qualcosa di « storico ».

Il settore della marina mercantile non è di importanza modesta. Noi abbiamo sempre affermato che il settore della marina mercantile è di un'importanza molto superiore a quella che anche oggi gli viene riconosciuta. E per un settore come questo si ricalcano vecchie strade! Davvero non ci sarebbe molto da sperare se noi non fossimo convinti che vi sono le condizioni per aprire nuove strade!

Per quanto riguarda il contenuto, noi crediamo di non dover fare un gran discorso.

In questa sede ci interessa respingere con forza una affermazione che riecheggia nella relazione ministeriale, cioè che la situazione della cantieristica navale italiana si sia aggravata in seguito alla dinamica dei salari. Noi dobbiamo respingere con forza questa impostazione. E, onestamente, non si tratta di posizioni di classe. Nessuno può accettare un'impostazione di questo tipo, dire cioè che nel nostro Paese la cantieristica navale è ancora in crisi perchè i lavoratori sono riusciti a farsi aumentare i salari, rimettendo in moto tutto un meccanismo che stava per essere atrofizzato. Questo è ingiusto e falso! E ci riserviamo di portare documenti precisi in questo senso, perchè si finisca con affermazioni di questo genere, che riversano sui lavoratori, che sono le vittime di una situazione, responsabilità che vanno attribuite a settori ben diversi. Noi non parliamo per difendere le classi sociali che qui rappresentiamo, ma perchè questa impostazione è sbagliata, e vogliamo che il problema abbia una giusta impostazione.

Prendiamo, una volta per sempre, l'esempio dei cantieri svedesi. I cantieri svedesi sono i più efficienti del mondo, hanno costi economici, hanno un mercato internazionale; e i salari dei lavoratori svedesi sono tra i più alti, molto più alti, comunque, di quelli dei lavoratori italiani.

F E R R O N I . Si può anche dire che in Jugoslavia, dove sono in atto delle grosse trasformazioni in campo cantieristico, i lavoratori non hanno le stesse condizioni dei lavoratori italiani. Forse noi ci troviamo in una posizione intermedia: i lavoratori italiani non hanno ancora raggiunto le condizioni degli svedesi, però stanno meglio di quelli jugoslavi. Anche se io ho una grande ammirazione per gli jugoslavi. Da loro possiamo imparare anche come si fanno le navi, in modo razionale e intelligente. Siamo in una via di trapasso, caro collega, e non si meravigli se un Ministro socialista non si trova ancora nelle condizioni per fare quello che si fa in Svezia.

Chiedo scusa per avere esordito in questa Commissione in modo un po' polemico...

ADAMOLI. Ognuno prende gli atteggiamenti che crede. Io insisto su questa posizione e prego il collega Ferroni di prestare un momento di attenzione.

Qui non si tratta di difendere i nostri lavoratori, di dire che stanno meglio di quelli jugoslavi o di quelli del Ghana o della Thailandia e peggio di quelli americani o di altri. Non è questo il problema, anche se questo problema esiste. Il problema è nell'impostazione. Finchè si dice che responsabili della crisi sono i lavoratori, si sbaglia.

I lavoratori debbono rappresentare un volano per la soluzione di queste questioni, non una remora, non una parte cui si guardi con sospetto e diffidenza.

Ma su tali questioni avremo occasione di tornare con maggior forza.

Per quanto riguarda il problema dei costi di produzione delle navi, abbiamo in Italia una pietra di paragone un po' imbarazzante tra i cantieri pubblici e i cantieri privati. Le visite che la nostra Commissione sta compiendo sono di estremo interesse e ci hanno permesso di vedere dei cantieri di Stato e dei cantieri privati. A Genova vi è un magnifico cantiere di Stato, attrezzatissimo, ma ancora oggi non è economico. Ad Ancona abbiamo visto il cantiere Piaggio, che non è grandissimo e di felice ubicazione. Abbiamo chiesto a quei dirigenti se, ad esempio, la costruzione delle navi in bacino sia un'innovazione che rivoluziona i costi: ci hanno risposto che loro continuano a fare le navi sugli scali, come facevano prima, e che per loro va bene così. Abbiamo poi chiesto come sono organizzati e ci hanno detto che i loro diversi e lontani cantieri navali sono come una sola azienda; fanno una politica di gruppo, per cui i lavoratori specializzati nei vari settori si spostano da un cantiere all'altro. Vi è quindi un giro delle esperienze, un giro delle produzioni: in definitiva, si tratta di un grande gruppo che si presenta, secondo la logica dell'economia aziendale, come una sola azienda. Per i cantieri pubblici, invece, vi sono tante direzioni, una diversa dall'altra, con le loro impostazioni, le loro esperienze, i loro punti di vista, non solo tecnici, ma anche sociali e politici. È come se si trattasse di enti diversi, mentre, ad esempio, la « Piaggio » costituisce una unica famiglia. E, con una politica di gruppo, vengono fuori delle conclusioni economiche molto diverse. I cantieri pubblici non sono economici, ma noi non crediamo che vi siano delle impossibilità organiche: siamo una grande Nazione, che ha un enorme prestigio nel campo della produzione delle navi.

Qualche giorno fa è stato a Genova il ministro Kossighin, ha visto le navi che sono state commissionate dall'Unione Sovietica ed è rimasto meravigliato di fronte alla loro magnifica realizzazione; ha aggiunto, inoltre, che, proprio per la bellezza di queste navi, proporrà nuove commesse all'Italia. Abbiamo una fama mondiale di costruttori e di tecnici di alto valore, e possediamo delle maestranze specializzate. Perchè, quindi, non dobbiamo arrivare ad una conclusione felice?

Comunque, un provvedimento del genere non può essere risolto rapidamente. Ci è stato fatto presente che vi è molta urgenza, dal momento che vi sono delle commesse in accettazione. Ora, ogni volta che si discute un provvedimento del genere, vi è sempre qualcuno che batte alla porta e che aspetta ansiosamente: questa è la tecnica ricorrente nel nostro Paese. Quindi non vi è mai un disegno di legge, anche di poco conto, che possa essere discusso serenamente; vi è sempre qualcosa che urge, e poi la responsabilità del mal fatto viene attribuita a noi. Ad un certo momento, sembra quasi che, se noi non siamo sbrigativi, debba avvenire una catastrofe della quale saremo noi i responsabili. Ma il Governo non conosce forse le condizioni dei cantieri? Perchè dunque i provvedimenti devono essere sempre discussi all'ultimo momento, sotto la pressione di determinate situazioni? Noi respingiamo questo modo di fare. Se, realmente, ritardando di una o due settimane l'approvazione di questi provvedimenti ne nascono delle conseguenze gravi, la responsabilità è del Governo, poichè i parlamentari vogliono sol-

tanto fare coscienziosamente il loro dovere di studio e di esame. Dichiaro, pertanto, che noi respingiamo l'impostazione che si tenta di dare a questa discussione e che, fin da ora, chiediamo la rimessione all'Assemblea plenaria di questo provvedimento e degli altri due, nn. 434 e 435, che seguono all'ordine del giorno.

È opportuno, quindi, risparmiare il tempo qui (dal momento che, tra l'altro, una discussione completa ne porterebbe via parecchio) e dedicarlo all'Assemblea. Da parte nostra, abbiamo soltanto voluto chiarire alcune questioni generali, e forse ora il Ministro, che si dimostra tanto appassionato nei confronti di questo settore, potrebbe fornirci altri elementi, in attesa del dibattito che, a nostro avviso, deve aver luogo in Aula. Si tratta, infatti, di un problema che è molto sentito nel Paese ed è quindi necessario che le questioni siano molto chiare. Per quanto riguarda la parte generale, saremmo anche disposti a discutere i tre provvedimenti congiuntamente. Noi avremmo anche preferito (ed in questo esprimiamo un rammarico, senza fare alcuna critica) che il Ministro fosse stato in grado di illustrarci l'impostazione generale della sua azione.

Noi — ripeto — avremmo preferito (ed esprimiamo in questo anche una speranza per il futuro) che, soprattutto all'inizio di un periodo importante come questo, l'onorevole Ministro responsabile avesse messo la Commissione in condizione di conoscere le linee della sua azione, in modo da chiarire la situazione. Se, ad esempio, il Ministro ci avesse detto che i tre provvedimenti all'ordine del giorno sono dei provvedimenti-tampone, in attesa di risolvere, nel termine di tre o quattro mesi, il problema sulla cantieristica in base ad un piano generale, la questione sarebbe stata diversa.

Queste sono le ragioni per le quali, come ho già detto, il nostro Gruppo chiede la rimessione all'Assemblea del provvedimento in esame.

P R E S I D E N T E . Poichè il senatore Adamoli ha riconosciuto che probabilmente l'onorevole Ministro avrà delle comunicazioni da fare alla nostra Commissione, desidero chiedergli se non ritiene opportuno rinviare la presentazione della richiesta di rimessione all'Assemblea dopo le dichiarazioni del Ministro. Se in tali dichiarazioni, infatti, vi fossero degli elementi nuovi, il senatore Adamoli e i suoi colleghi di Gruppo potrebbero forse rinunciare alla loro richiesta.

A D A M O L I . Non vorrei svalutare in anticipo l'esposizione dell'onorevole Ministro, poichè, certamente, le dichiarazioni che farà saranno molto interessanti. Ma è l'impostazione stessa della questione che impone alla nostra coscienza politica un dibattito pubblico. Noi avremmo piacere di sentire le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, ma per lealtà devo dire che la nostra decisione non potrà essere modificata.

P R E S I D E N T E . Comunico che, a norma dell'articolo 26-*bis* del Regolamento, i senatori Adamoli, Gaiani, Spezzano, Vergani, Guanti e Giacomo Ferrari, hanno chiesto che il disegno di legge in esame sia discusso e votato dal Senato secondo la procedura normale.

Il disegno di legge, pertanto, è rimesso all'Assemblea; ed il suo esame proseguirà nella nostra Commissione in sede referente.

Rimessione all'Assemblea del disegno di legge in sede redigente: « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » (434).

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione in sede redigente del disegno di legge: « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale ».

Comunico che, a norma dell'articolo 26-*bis* del Regolamento, i senatori Adamoli, Gaiani, Spezzano, Vergani, Giunti e Giacomo Ferrari hanno chiesto che il disegno di legge in esame sia discusso e votato dal Senato secondo la procedura normale.

Il disegno di legge, pertanto, è rimesso all'Assemblea; ed il suo esame proseguirà nella nostra Commissione in sede referente.

Rimessione all'Assemblea del disegno di legge in sede redigente: « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (435)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione in sede redigente del disegno di legge: « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Comunico che, a norma dell'articolo 26-*bis* del Regolamento, i senatori Adamoli, Gaiani, Spezzano, Vergani, Guanti e Giacomo Ferrari hanno chiesto che il disegno di legge in esame sia discusso e votato dal Senato secondo la procedura normale.

Il disegno di legge, pertanto, è rimesso all'Assemblea; ed il suo esame proseguirà nella nostra Commissione in sede referente.

La seduta termina alle ore 11.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari