

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 10 MARZO 1965

(33^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Sanzioni penali per infrazioni alle norme sull'abolizione delle discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto all'interno della CEE » (911) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 455, 458, 459
ADAMOLI	457, 459
GENCO	458
LOMBARDI, relatore	456, 457, 458
LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	458
VIDALI	457, 458

« Trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali » (917) (Discussione e rimessione all'Assemblea):

PRESIDENTE	459, 462, 464
ADAMOLI	462
CORBELLINI	462
FLORENA, relatore	459

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Chiariello, Corbellini, Crollanza, De-

riu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Florena, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez, Masciale, Massobrio, Spasari, Spataro, Spezzano, Vergani e Vidali.

Intervengono i sottosegretari di Stato per le finanze Valsecchi, per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi e per la marina mercantile Riccio.

G U A N T I , Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Sanzioni penali per infrazioni alle norme sull'abolizione delle discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto all'interno della CEE » (911)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sanzioni penali per infrazioni alle norme sull'abolizione delle discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto all'interno della CEE ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

L O M B A R D I , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, come è noto, il trattato istitutivo della CEE — negli articoli dal 74 all'84 — ha fissato una politica comune dei trasporti, la quale si è andata sviluppando attraverso il lavoro continuo e minuzioso svolto dagli organi responsabili della Comunità.

Uno dei principi base della politica comune dei trasporti è quello della sana concorrenza e, soprattutto, quello delle uguali condizioni di trasporto tra i vari Paesi aderenti alla CEE; ed il disegno di legge al nostro esame, come è ben detto nella relazione ministeriale che lo accompagna, si propone di dettare sanzioni penali per le infrazioni alle norme sull'abolizione delle discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto, in applicazione dell'articolo 79, paragrafo 1, del Trattato istitutivo della CEE. Inutili risulterebbero infatti tutti gli sforzi, compreso quello di eliminare i dazi doganali nell'ambito degli Stati membri della Comunità, se poi si dovessero mantenere tali discriminazioni che, come è noto, hanno effetti equivalenti a quelli dei dazi manovrati.

Il Regolamento n. 11, emanato il 27 giugno 1960 dal Consiglio della Comunità economica europea, pur essendo immediatamente applicabile in ciascun Stato membro, impone tuttavia ai singoli Governi di stabilire sanzioni appropriate contro i vettori che si sottraggano alle misure di controllo o che si rifiutino di fornire le informazioni loro richieste sulle tariffe, convenzioni ed accordi sui prezzi e condizioni di trasporto, ovvero forniscano informazioni false: pertanto, in applicazione di questa norma del Regolamento n. 11, si è resa necessaria la presentazione del disegno di legge in esame, il cui testo è composto di tre articoli.

All'articolo 1, si prevede la sanzione della ammenda per tutti i trasportatori che, essendo soggetti all'osservanza delle disposizioni del Regolamento n. 11, omettono di comunicare le tariffe, convenzioni ed accordi che comportino differenziazioni di prezzo basate sulla nazionalità della merce, ovvero forniscono notizie false. Identica pena vie-

ne prevista nei confronti di chi omette di compilare e conservare il documento di trasporto. Per quanto riguarda le modalità pratiche e di dettaglio per l'inoltro delle comunicazioni, viene fatto rinvio alle norme di esecuzione del citato Regolamento n. 11, che saranno emanate in Italia con decreto del Presidente della Repubblica.

A proposito del primo comma di tale articolo, ritengo che si debba apportare una modificazione di carattere puramente formale in quanto le « convenzioni, accordi sui prezzi e sulle condizioni di trasporto » non sono contenute nel paragrafo 1 dell'articolo 5 del Regolamento n. 11, bensì nel paragrafo 2 di quell'articolo. Infatti, gli obblighi di cui al primo paragrafo del suddetto articolo riguardano i Governi dei Paesi membri e non i vettori cui invece si fa riferimento nel secondo paragrafo; inoltre, l'articolo 16 del Regolamento in questione, che impone ai Governi di stabilire sanzioni contro i vettori che si sottraggono alle misure di controllo, che si rifiutano di fornire le informazioni loro richieste, eccetera, fa riferimento al secondo paragrafo, e non al primo, dell'articolo 5 del Regolamento stesso.

Inviterei pertanto la Commissione a voler apportare questa modifica di carattere formale all'articolo citato.

L'articolo 2 del provvedimento prevede che, oltre i vettori di cui all'articolo precedente, siano puniti con un'ammenda anche gli armatori, i commissionari e gli intermediari di trasporto, nonché coloro che effettuano direttamente prestazioni accessorie di trasporto, i quali non forniscano le informazioni, di cui agli articoli 11 e 13 del Regolamento n. 11, loro richieste dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Al riguardo vi è da sottolineare che queste comunicazioni vanno date all'autorità nazionale competente e non direttamente alla CEE.

Nel primo comma dell'articolo 3 si stabilisce che la prevenzione e l'accertamento delle contravvenzioni al provvedimento in esame spettano agli ufficiali ed agenti della polizia giudiziaria, nonché ai funzionari del

Ministero dei trasporti muniti di apposito documento di riconoscimento.

Nel secondo comma si dice che, in ogni caso, copia del verbale di accertamento dovrà essere trasmessa al Ministero dei trasporti nonché alla Questura della provincia nella quale ha sede l'impresa.

Il terzo comma dell'articolo 3 prevede poi che, al fine di controllare l'esecuzione degli obblighi imposti alle imprese dagli articoli 5, 6, 11 e 13 del Regolamento n. 11, i funzionari ed agenti di cui ai commi precedenti hanno facoltà di verificare libri e documenti, estrarne copia, accedere nei locali e nei veicoli o natanti delle imprese, esigendo chiarimenti e notizie.

Nel quarto comma si prevede altresì che i funzionari e gli agenti di cui sopra hanno il compito di assistere, se del caso, i mandatari della Commissione della Comunità economica europea nell'esercizio dei poteri a questi riconosciuti dal Regolamento n. 11, prestando ad essi l'aiuto necessario.

Al quinto comma si stabilisce che, nei casi in cui il vettore si opponga ai controlli di cui al provvedimento di legge, il Pretore può disporre il libero accesso agli impianti e sui veicoli dell'impresa con l'assistenza della forza pubblica. Infine, nel sesto comma, è prevista un'ammenda da lire 75.000 a lire 200.000 a carico del vettore che si opponga, senza legittimo motivo, ai controlli di cui sopra.

Nel concludere la mia esposizione, non mi resta che invitare la Commissione a voler approvare le norme in esame, con l'augurio che si possa far fronte al più presto a tutti i rimanenti impegni che il nostro Stato ha in materia di politica comunitaria.

A D A M O L I . A nome del Gruppo comunista dichiaro, coerentemente con l'atteggiamento tenuto nei confronti del Trattato di Roma, che ci asterremo dalla votazione del disegno di legge, che di quel trattato costituisce un'applicazione. Ci siamo infatti astenuti dall'approvare la posizione assunta dal Governo italiano in quell'occasione, e, pertanto, ci asterremo dal pronunciarci su tutti gli atti che da quella posizione derivano.

V I D A L I . Il Trattato di Roma, se non erro agli articoli 82-83, prevede alcune particolari agevolazioni a favore dei porti di Amburgo e di Brema, giustificandole con il fatto che, a causa degli eventi della seconda guerra mondiale, la Germania ha perduto gran parte del suo territorio e Amburgo, in particolare, è rimasta priva del suo retroterra.

Le agevolazioni concesse a questi due porti, pertanto, hanno loro permesso di avere delle tariffe privilegiate, che hanno finito col determinare una forte concorrenza dei due porti della Germania con quelli dell'alto Adriatico e, in particolare, di Trieste, a tutto discapito di questi ultimi.

I Consigli comunali, provinciali e regionali interessati — specie del Friuli-Venezia Giulia — hanno ripetutamente chiesto al Governo italiano di intervenire per modificare gli articoli 82-83 del Trattato istitutivo della CEE, in modo che le stesse agevolazioni concesse ad Amburgo e Brema fossero estese ai porti dell'Alto Adriatico e a Trieste che, dal punto di vista dei danni causati dalla seconda guerra mondiale, si trova senz'altro nella stessa situazione dei due porti tedeschi.

Pur rendendomi conto che, a rigore, l'argomento da me trattato non rientra nella materia che stiamo discutendo, mi permetto ugualmente di sottoporlo all'attenzione dell'onorevole Sottosegretario per i trasporti, affinché egli voglia prospettare l'importanza nella sede più idonea; il mio auspicio è dunque che questa esigenza prospettata dalle popolazioni del Friuli-Venezia Giulia, e in particolare di Trieste, venga tenuta nel debito conto.

L O M B A R D I , *relatore*. Ritengo che l'osservazione del senatore Vidali non sia del tutto fuori tema.

Infatti, se l'articolo 82 del trattato istitutivo della CEE, facendo riferimento alla divisione politica della Germania, stabilisce condizioni di particolare favore per i porti di Amburgo e di Brema, è anche vero che l'articolo 75 di quel trattato prevede, per particolari aree depresse, alcune discriminazioni, tollerate dalla Comunità a titolo di

tariffe di sostegno, che non sarebbero in contrasto con i principi generali, in quanto di natura eccezionale, e che devono essere accettate da tutti i membri della Comunità. Pertanto, in base al disposto dell'articolo 75 del trattato, vi è la possibilità di provvedere anche per il Mezzogiorno d'Italia, ad esempio, e per altre zone che abbiano simiglianza con il caso di Amburgo e Brema. Si potrebbe dunque interessare il Governo a voler considerare attentamente l'attuazione dell'articolo 75 del Trattato.

PRESIDENTE. Vi è da tener conto che la posizione in cui si trova Amburgo è assai peggiore di quella di Trieste.

VIDALI. Il fatto è, onorevole Presidente, che Amburgo è rimasto un porto internazionale e, anzi, ha migliorato la sua classifica, mentre Trieste — dal secondo posto che occupava — è arrivata al nono.

PRESIDENTE. Mi pare che le spiegazioni fornite dal senatore Lombardi possano tranquillizzarla, nel senso che, anche nel caso che la preoccupa, vi è la possibilità di applicare una certa discriminazione; bisognerà naturalmente fare presente la questione al Governo e di questo incarichiamo l'onorevole sottosegretario Lucchi.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo non ha altra preoccupazione che quella della fedele applicazione di quanto gli deriva dagli impegni internazionali e, pertanto, terrà nel debito conto la raccomandazione del senatore Vidali, perchè è nel comune interesse intervenire per sistemare la situazione del porto di Trieste.

GENCO. Desidererei dall'onorevole relatore un chiarimento a proposito dei primi due articoli del provvedimento, in quanto mi pare che il secondo sia la ripetizione del primo.

LOMBARDI, *relatore.* Può apparire a prima vista, ma non è così. Infatti, men-

tre all'articolo 1 si fa riferimento soltanto ai vettori, all'articolo 2 si parla dei vettori, degli armatori, dei commissionari e degli intermediari di trasporto, nonchè di coloro che effettuano direttamente prestazioni accessorie di trasporto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

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

Art. 1.

I vettori in quanto soggetti all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento n. 11 del 27 giugno 1960 del Consiglio della Comunità economica europea, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità europee del 16 agosto 1960, i quali omettono di comunicare ogni utile informazione relativa alle tariffe, convenzioni, accordi sui prezzi e sulle condizioni di trasporto di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento suindicato, ovvero forniscono informazioni false, sono puniti con l'ammenda da lire 75.000 a lire 200.000.

La stessa pena si applica ai vettori che si sottraggono agli obblighi previsti dall'articolo 6 del citato Regolamento, concernente la compilazione e la conservazione del documento di trasporto.

Per i termini e le modalità delle comunicazioni di cui al primo comma, si osserveranno le disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica recante norme di esecuzione del Regolamento n. 11 suindicato.

Come è stato già fatto presente dal relatore, senatore Lombardi, al primo comma di questo articolo vi è da apportare una modificazione di carattere puramente formale, nel senso che invece di « paragrafo 1 » si deve dire « paragrafo 2 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1 con questa modificazione.

(È approvato).

Art. 2.

I vettori, gli armatori, i commissionari e gli intermediari di trasporto, nonché coloro che effettuano direttamente prestazioni accessorie di trasporto, i quali non forniscono, nel termine che verrà ad essi prescritto, le informazioni di cui agli articoli 11 e 13 del Regolamento n. 11 indicato nel precedente articolo, che venissero loro richieste dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — ovvero forniscono informazioni false, sono puniti con l'ammenda da lire 75.000 a lire 200.000.

(È approvato).

Art. 3.

La prevenzione e l'accertamento delle contravvenzioni alla presente legge spettano agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, nonché ai funzionari del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — muniti di apposito documento di riconoscimento.

Una copia del verbale di accertamento dovrà essere in ogni caso trasmessa al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — nonché alla Questura della provincia nella quale ha sede l'impresa.

Al fine di controllare l'esecuzione degli obblighi imposti alle imprese dagli articoli 5, 6, 11 e 13 del Regolamento n. 11, indicato nel precedente articolo 1, i predetti funzionari ed agenti hanno facoltà di verificare libri e documenti, estrarne copia, accedere nei locali e nei veicoli o natanti delle imprese, esigere chiarimenti e notizie.

Essi assistono, se del caso, i mandatari della Commissione della Comunità economica europea nell'esercizio dei poteri a questi riconosciuti dal citato Regolamento, prestando ad essi l'aiuto necessario.

Nel caso in cui il vettore si opponga ai controlli di cui al presente articolo ed a

quelli effettuati dai mandatari della Commissione in base all'articolo 14 del Regolamento n. 11 sopraindicato, il Pretore può disporre il libero accesso agli impianti e sui veicoli dell'impresa con l'assistenza della forza pubblica.

Il vettore che si oppone senza legittimo motivo ai controlli di cui al precedente capoverso è punito con l'ammenda da lire 75 mila a lire 200.000.

(È approvato).

A D A M O L I . Confermo a nome del Gruppo comunista, che ci asterremo dalla votazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e rimessione all'Assemblea del disegno di legge: « Trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali » (917)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

F L O R E N A , *relatore*. Onorevoli senatori, il disegno di legge che viene sottoposto al vostro esame contiene un complesso di norme riguardanti il trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni e trasformazioni navali, in sostituzione di quelle contenute nel titolo I della legge 17 luglio 1954, n. 522, e successive modificazioni ed integrazioni, scadute il 30 giugno 1964.

Come è già esaurientemente illustrato nella relazione presentata dal Governo, la citata legge n. 522, seguendo una lunga tradizione, prevedeva anche alcune facilitazioni fiscali che, per la quasi totalità, erano suggerite dal riconoscimento della particolare situazione dell'industria cantieristica e dell'armamen-

to quali attività sostanzialmente di esportazione.

La nave, infatti, è per sua natura uno strumento di lavoro e di produzione che agisce permanentemente fuori dalle barriere doganali e, agli effetti doganali stessi, essa, appena entrata in esercizio, è considerata bene extra-dogana, anche se costruita con materiale completamente nazionale e per conto di nazionali. Come conseguenza, tutto quanto è a bordo, se reintrodotta in territorio nazionale, è soggetto al pagamento dei dazi e degli altri diritti all'importazione.

Ora, con la scadenza della legge n. 522 sono venute meno anche le facilitazioni fiscali da essa previste, mentre per la natura stessa della nave, quale bene esportato, sembra equo che, come ogni altra esportazione, essa continui a godere in via autonoma e permanente delle facilitazioni stesse, indipendentemente da ogni provvedimento di aiuto diverso, che fosse eventualmente concesso a favore dell'industria delle costruzioni navali.

Per tali motivi il Governo ha presentato il disegno di legge che stiamo esaminando.

Esso prevede l'importazione in franchigia per i prodotti destinati a lavori navali, che si possono considerare essenzialmente merci in transito in quanto vengono introdotte nel territorio nazionale per essere poi riesportate, sia quando vengono impiegate dai cantieri in lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e riparazione navale, sia quando vengono immediatamente imbarcate sulle navi, come nel caso degli oggetti di dotazione e di ricambio.

Il disegno di legge prevede, poi, la restituzione dell'imposta generale sull'entrata alla stregua di tutti gli altri prodotti esportati rientranti nella disciplina generale prevista dalla legge 31 luglio 1954, n. 570, il cui criterio informatore era appunto quello di mettere le merci nazionali che vengono portate sui mercati internazionali alla pari con le merci estere.

Infine, per i contratti stipulati tra cantieri e committenti per lavori navali, viene concesso il beneficio della registrazione a tassa fissa e i relativi corrispettivi vengono esentati dall'IGE, riallacciandosi così alle

disposizioni generali della legge 19 giugno 1940, n. 762 (articolo 1, lettera *h*) che esenta dal tributo le somme introitate per le esportazioni delle materie, merci e prodotti e per noli ed altri corrispettivi relativi a servizi internazionali.

Ciò premesso, passo ad esaminare, nel dettaglio, i singoli articoli del proposto provvedimento.

Con l'articolo 1 viene prevista l'importazione, in esenzione dai dazi doganali, delle materie prime, dei prodotti, dei macchinari impiegati nei lavori navali, nonché degli oggetti di dotazione e di ricambio destinati a navi in servizio.

Vengono esclusi dall'agevolazione gli apparati motori di propulsione destinati ad unità non più rispondenti economicamente alle attuali esigenze delle attività marittime.

È prevista l'assimilazione ai prodotti nazionali dei prodotti provenienti dall'estero, che vengono conseguentemente ammessi al trattamento di cui fruiscono i primi.

È prevista infine l'esenzione dal dazio, dall'imposta di fabbricazione e dalla sovrimposta di confine per i combustibili ed i lubrificanti occorrenti per tutte le prove dei macchinari installati sulle navi.

Con l'articolo 2 vengono considerati esportati, agli effetti dell'applicazione delle leggi doganali e dell'imposta generale sull'entrata, i prodotti di cui all'articolo precedente impiegati nei lavori navali.

Le aliquote dell'imposta generale sull'entrata da liquidarsi sull'importo addebitato dal cantiere al committente vengono fissate nella misura del 6,60 per cento per i lavori di costruzione e del 4 per cento per i lavori diversi dalla costruzione.

Quando invece i materiali di produzione nazionale vengono impiegati direttamente dal proprietario o armatore della nave, l'articolo 3 dispone che in materia d'imposta generale sull'entrata si applicano le agevolazioni di cui alle leggi 19 giugno 1940, numero 762, e successive modificazioni, e 31 luglio 1954, n. 570, e successive modificazioni.

L'articolo 4 prevede la registrazione col pagamento dell'imposta fissa e l'esenzione dall'IGE per i contratti stipulati tra il com-

mittente ed il cantiere o l'assuntore dei lavori riguardanti la costruzione della nave e dell'apparato motore o la riparazione, modificazione, trasformazione, allestimento e arredamento della nave stessa.

È egualmente prevista la registrazione col pagamento dell'imposta fissa per i contratti riguardanti l'acquisto di materie e prodotti occorrenti ai lavori di cui sopra. Agli atti e contratti di cessione dei ristorni fiscali sono applicabili invece le agevolazioni di cui al decreto legislativo n. 367 del 1° ottobre 1964.

I benefici contemplati nella legge in esame, prescrive l'articolo 5, non si applicano ad alcune categorie di navi e di galleggianti, salvo che non si tratti di nuove costruzioni destinate all'estero o di navi e galleggianti modificati, trasformati, riparati, allestiti od arredati per conto di committenti esteri o di navi destinate alla ricerca scientifica e all'istruzione nautica. L'articolo 5 prescrive infine che non godono dei benefici previsti dalla legge in esame i cantieri che non siano stati in esercizio nel periodo di 24 mesi anteriore alla data di entrata in vigore della legge stessa.

Coll'articolo 6 viene stabilito che per i lavori in corso di esecuzione alla data del 30 giugno 1964 e per quelli che si riferiscono a contratti stipulati entro la stessa data continuano ad applicarsi le disposizioni di cui alla legge n. 522, scadute alla detta data del 30 giugno 1964.

L'articolo 7 prevede che la legge in esame avrà efficacia a partire dal 1° luglio 1964, cioè subito dopo la scadenza della legge numero 522, verificatasi, come è noto, il 30 giugno 1964, mentre l'articolo 8 prevede i mezzi di copertura delle spese riguardanti l'applicazione della legge stessa.

Dopo un approfondito esame del progetto, ho ritenuto opportuno proporre alcuni emendamenti, che credo siano già a conoscenza degli onorevoli colleghi e che, comunque, mi riprometto di illustrare in sede di discussione degli articoli.

Desidero adesso, poichè ritengo che ciò possa essere utile, ricordare le facilitazioni doganali e fiscali, per le costruzioni o per altri lavori navali, in vigore negli altri Paesi del Mercato comune.

Belgio — Riduzione della tassa di passaggio ed esenzione dalla tassa di fatturazione sui contratti d'appalto.

Francia — Limitazione delle importazioni. Esenzione dai diritti di dogana dei materiali importati da impiegare nella costruzione di navi destinate all'esportazione. Esenzione dalla tassa sul valore aggiunto.

Repubblica federale tedesca — Esenzione totale dei diritti doganali per i materiali importati impiegati nella costruzione di navi. Ristorno del 7 per cento a favore dei cantieri per il naviglio esportato a titolo di rimborso dell'imposta sulla cifra d'affari.

Paesi Bassi — Esenzione dai diritti doganali dei materiali importati destinati alla costruzione di navi.

Esenzione dalla tassa sulla cifra d'affari delle navi e dei materiali impiegati nella costruzione o nella riparazione di navi.

Concludendo: l'intervento dello Stato, attuato dalla legge 31 marzo 1961, n. 301, ha consentito ai cantieri italiani, nei decorosi anni, di mantenere un livello produttivo al limite appena della sufficienza, in relazione alla potenzialità degli impianti; le commesse ricevute dai cantieri per effetto della suddetta legge, passate nella maggior parte da armatori italiani, stanno però esaurendosi e potranno dare lavoro per qualche tempo solo ad alcuni cantieri; in altri cantieri invece il residuo lavoro si è ristretto a qualche unità e in altri, infine, è ormai al termine.

Dalla scadenza della suddetta legge n. 301 (30 giugno 1964) nuove ordinazioni non risultano passate e qualche trattativa avviata dai cantieri è subordinata alla ammissione alle provvidenze statali, di cui è stata data pubblica notizia anche dalle fonti d'informazione.

In tutti i cantieri, intanto, si fanno già sentire gli effetti della temporanea carenza di aiuto da parte dello Stato: infatti si sono già registrati trasferimenti di aliquote di personale, riduzione dell'orario di lavoro e sospensione dal lavoro di parte delle maestranze che, in qualche reparto, ha raggiunto percentuali anche consistenti.

Da quanto precede emerge che è necessario ed urgente dare adeguata assistenza al settore, affinché non venga preclusa ai cantieri ogni possibilità di sopravvivenza, non siano frustrati gli sforzi finora fatti per il risanamento del settore e siano evitate le gravi conseguenze che in campo sociale deriverebbero da una più accentuata crisi di un ramo tanto importante dell'industria nazionale.

P R E S I D E N T E . Gli emendamenti presentati dal senatore Florena, assieme ad altri presentati dal senatore Genco, sono stati da me inviati, circa quindici giorni or sono, alla 5^a Commissione per il parere. Tale parere, però, fino ad oggi non ci è ancora pervenuto; abbiamo soltanto il parere della Commissione Finanze e tesoro per quanto concerne il testo originario del disegno di legge al nostro esame.

C O R B E L L I N I . È scaduto il termine regolamentare?

P R E S I D E N T E . I lavori del Senato, come voi ben sapete, sono stati interrotti per una decina di giorni. Comunque, anche se fosse scaduto il termine ufficiale, trattandosi di emendamenti che investono le entrate dello Stato, non credo che sia possibile prescindere dal parere della 5^a Commissione.

Pertanto, proporrei di esaurire oggi la discussione generale, riservandoci di passare all'esame degli articoli e degli emendamenti dopo avere avuto il parere della Commissione Finanze e tesoro.

A D A M O L I . Signor Presidente, onorevoli senatori, prima di entrare nel merito del provvedimento, vorrei fare alcune osservazioni di carattere generale sui nostri lavori.

Anzitutto desidero sollevare la questione della frequenza con la quale siamo chiamati ad esaminare provvedimenti in sede deliberante. A nostro giudizio, questa è una procedura che comincia ad essere adottata troppo frequentemente, e ciò tocca il prestigio del Parlamento. Prestigio al quale

spesso ci riferiamo con le parole, mentre nella realtà, più o meno coscientemente, non sempre facciamo tutto il possibile per imporre l'attività del Parlamento alla sensibilità del Paese.

Abbiamo già approvato in sede deliberante numerosi provvedimenti di grande rilievo — recentemente quello riguardante la Gescal — sui quali non sarebbe stato inutile richiamare l'attenzione degli italiani in modo più penetrante, per ricordare ai nostri concittadini come lavora il Parlamento.

Ora, il disegno di legge oggi in esame è senz'altro di grande importanza ed attiene ad una situazione veramente drammatica nel nostro Paese. Come voi ben sapete, in tutte le città che hanno impianti cantieristici sono in corso manifestazioni anche gravi. Nella città di Trieste, non più di una settimana fa, si è svolto uno sciopero generale proprio a causa dei cantieri. Analogamente è accaduto a La Spezia e in molte altre città.

Di fronte ad un tema così ricco di aspetti e di interessi, vi è dunque una sentita esigenza di chiarezza e di maggiore informazione.

Come ho accennato, vi è tutta una questione di metodo da rivedere; su di essa richiamo l'attenzione dell'onorevole Presidente affinché se ne renda interprete nella sede più idonea: l'Aula è spesso inoperante e, anche attualmente, si sta discutendo per cercare il modo di riempire le sedute di questa settimana: la questione del trattato sulla CEE non si può affrontare, in quanto il Ministro degli esteri è impegnato per l'incontro dei Ministri dell'UEO, i disegni di legge sugli enti di sviluppo non si possono ancora esaminare perchè devono essere prima chiarite alcune questioni. In questa situazione, il Parlamento — o quanto meno il Senato — dà al Paese la sensazione di rimanere inoperante o di dedicarsi all'esame di provvedimenti di scarsa importanza, trascurando le questioni di fondo. In questo spirito va dunque interpretata la mia osservazione: non devono essere riservati alle Commissioni deliberanti disegni di legge importanti come quello che stiamo discutendo: su di essi il dibattito non deve farsi

in presenza di pochi senatori, ma di fronte al Paese intero, cioè in Assemblea.

Oltre a questo vi è da dire che, ancora una volta, si porta in discussione un provvedimento che si giustifica facendo appello alle attuali condizioni dei lavoratori; ma ancora una volta noi siamo costretti a respingere un'impostazione di questo tipo; si può dire che da 15 anni, cioè da quando è iniziata l'attività parlamentare, con inesorabile precisione si sono sempre presentati sui cantieri provvedimenti dello stesso genere, facendo tutte le volte appello alle condizioni dei lavoratori.

Ma tutto questo non è serio, tanto più che oggi provvedimenti del tipo di quello in esame, per migliaia di lavoratori dei nostri cantieri non dicono più nulla, perchè quei cantieri si chiudono! Che cosa interessano, infatti, agli operai del S. Marco, a Trieste, queste norme, quando essi sono licenziati? Che cosa interessano ai lavoratori del Muggiano o della Spezia queste provvidenze, quando i loro cantieri sono stati depennati dalla struttura industriale del Paese? È evidente che tutti questi problemi non si possono risolvere, ancora una volta, con interventi la cui inefficacia abbiamo già a lungo criticata, senza però che il Governo abbia preso in alcuna considerazione i nostri rilievi. Per tale ragione, noi ci vediamo ora costretti ad invitare il Governo a prendere in esame il problema dei cantieri, aprendo sulla questione un dibattito pubblico serio ed approfondito.

Infatti, vanno avanti piani di estrema importanza e gravità sui quali il Parlamento non è stato finora in grado di esprimere la propria opinione; mi riferisco al piano dei cantieri e a quello della flotta, che sono strettamente collegati nel piano di sviluppo generale; si parla di ridimensionamento dei cantieri e si fanno scelte, si citano cifre che nessuno di noi ha la possibilità di controllare esattamente.

Se facciamo un raffronto tra questi dati e quelli relativi ai cantieri della Svezia e del Giappone (a proposito del quale torno ancora una volta a ripetere che è soltanto un luogo comune dire che i lavoratori dei cantieri giapponesi hanno salari inferiori a

quelli italiani), ci rendiamo conto che in questo campo noi non abbiamo realizzato quasi nulla.

In questa situazione, noi non possiamo dunque che dichiararci contrari, da una parte, alla riduzione del potenziale cantieristico e, dall'altra, all'approvazione di provvedimenti di tipo oramai vecchio, che hanno ampiamente dimostrato la loro inefficacia.

Le provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, di cui alla legge base 17 luglio 1954, n. 522, che per anni abbiamo rinnovata, erano di due ordini: quelle di tipo fiscale e quelle concernenti il contributo in denaro per il tonnellaggio in costruzione. Ora, in considerazione dei divieti posti dalla Comunità economica europea, cerchiamo di scantonare, scindendo la parte che riguarda i contributi in denaro, che sono all'esame della CEE, dalla parte fiscale, che potrebbe essere di nostra esclusiva competenza. È questo un espediente che potremmo riconoscere valido se venisse riconosciuta valida, però, tutta la politica svolta in questo settore, cioè se dimenticassimo che questo provvedimento si inquadra in una vecchia politica che ha fallito i suoi scopi di risanamento della gestione economica dei cantieri.

Ecco perchè, torno a ripetere, in occasione della discussione del presente disegno di legge, si dovrebbe fare un discorso più ampio e completo su tutta la materia, compresa quella riguardante i piani della nostra flotta.

In proposito, come si può ignorare ciò che sta accadendo? Con l'entrata in esercizio dei due transatlantici Michelangelo e Raffaello è prevista una nuova sistemazione della flotta Finmare; navi come la « Saturnia », la « Vulcania » saranno messe in disarmo e pare che l'« Augustus », nave che ha sempre seguito la rotta del centro e sud America, debba essere eliminata per far posto ad un transatlantico di una linea privata e precisamente della flotta Costa. Tutte queste sono cose che avverranno tra breve e, anche per quel che riguarda le basi di armamento, vi saranno cambiamenti; tra Venezia e Trieste, per esempio, si è già aperta una lotta per gli scali, anche se pare che il porto di Ve-

nezia non abbia fondali pronti a ricevere navi di grande stazza.

Siamo di fronte a prospettive di una nuova strutturazione di tutto il settore; si parla di una concentrazione delle società della Finmare a Genova; si dice che le intenzioni del Governo sarebbero di trasferire tutto a Roma, creando una sola società e quindi escludendo tutte le città marinare. Queste voci sono esatte o no? È mai possibile che su questioni di questa importanza, che investono le strutture tradizionali del nostro Paese, il Parlamento non si debba pronunciare pubblicamente? Come è concepibile, mi domando, che una linea come quella per il centro e sud America, che è stata realizzata e valorizzata col denaro dei contribuenti italiani, sia ceduta ad una società privata?

Non si tratta di voler allargare il discorso: quando il Governo presenta provvedimenti del genere di quello che abbiamo in esame, di tipo oramai superato e che non servono ad altro se non ad aumentare la confusione che regna nel settore, allora noi riteniamo che una discussione generale sul problema si imponga, per mettere finalmente il Paese in grado di conoscere la reale situazione dei nostri cantieri e della nostra flotta.

Aggiungo che, attorno a questo provvedimento, ruotano molti interessi e, addirittura, ci sono arrivate lettere di fornitori di generi di consumo nelle quali si chiede la esenzione da imposte per i generi imbarcati sulle navi. Noi continuiamo a dire che bisogna rivedere il nostro sistema tributario eliminando le esenzioni ma, nel contempo, non facciamo nulla per raggiungere questo scopo; anche questo problema va dunque riesa-

minato per creare le condizioni atte a risolvere, nel loro complesso, le delicate questioni relative alla nostra flotta.

In conclusione, torno ancora una volta a ripetere che il nostro Gruppo politico è contrario a che il dibattito su questo provvedimento si esaurisca in sede di Commissione, perchè ci sembra giunto il momento di dare, attraverso una discussione in Assemblea, una risposta seria e consapevole ai lavoratori dei cantieri, minacciati della perdita della loro occupazione, ed alle città italiane minacciate di un declassamento delle loro strutture economiche.

Presento, pertanto, una richiesta, firmata da oltre un quinto dei componenti la Commissione, per la rimessione del disegno di legge all'esame ed all'approvazione dell'Assemblea plenaria. Ritengo che saremo in grado di affrontare questo esame rapidamente: al massimo, tra due settimane.

P R E S I D E N T E . Poichè, a norma dell'articolo 26 del Regolamento, un quinto dei componenti della Commissione — e precisamente i senatori Adamoli, Vidali, Gaiani, Guanti, Vergani, Fabretti, Giacomo Ferrari e Spezzano — ha chiesto che il presente disegno di legge sia discusso dal Senato, il disegno di legge stesso è rimesso all'Assemblea plenaria.

L'esame del disegno di legge da parte della Commissione proseguirà pertanto in sede referente.

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari