

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

VENERDÌ 19 NOVEMBRE 1965

(50^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

« Provvidenze a favore delle costruzioni navali » (1377) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 697, 707, 714
FABRETTI	700, 705, 707, 713
GENCO, relatore	698, 699, 704
LOMBARDI	706
SPAGNOLLI, Ministro della marina mercantile	699 705, 706

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Corbellini, Crollalanza, De Unterrichter, Fabretti, Florena, Focaccia, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Lombardi, Martinez, Masobrio, Spasari.

Intervengono il Ministro della marina mercantile Spagnolli e il Sottosegretario di Stato allo stesso Dicastero Riccio.

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

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Provvidenze a favore delle costruzioni navali » (1377) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze a favore delle costruzioni navali », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che il Presidente del Senato, accogliendo la richiesta avanzata dalla nostra Commissione in una precedente seduta, ha assegnato il disegno di legge in sede deliberante.

Comunico altresì che la 5^a Commissione ha dichiarato di non aver nulla da osservare, per la parte di sua competenza, su questo provvedimento.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50ª SEDUTA (19 novembre 1965)

G E N C O , *relatore*. Onorevoli colleghi, onorevole Ministro, onorevole Sottosegretario, la legge 31 marzo 1961, n. 301, recante modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, come è noto, è scaduta il 30 giugno 1964. Poichè la situazione dell'industria cantieristica nazionale alla suddetta scadenza, nonostante i notevoli progressi realizzati in campo tecnico e organizzativo e la conversione di qualche cantiere in altra attività, non si era modificata sotto il profilo competitivo in modo da consentire l'abolizione o la riduzione dell'intervento statale, era stato predisposto un disegno di legge, con il quale il sistema di aiuti, pure articolato in parte su basi diverse da quelle della legge precedente, sarebbe stato mantenuto fino al 31 dicembre 1969 con un onere complessivo per lo Stato di lire 110 miliardi. Con questo provvedimento sarebbe stato dato ai cantieri un sostegno sufficiente per affrontare e superare le sopravvenute difficoltà, sarebbe stata messa in moto una notevole sollecitazione alla riduzione dei costi, sarebbe stato introdotto un penetrante controllo per evitare sviluppi antieconomici del settore e favorire la conversione ad altra attività dei cantieri meno competitivi.

Il disegno di legge suddetto fu abbinato a quello per il trattamento tributario delle costruzioni navali, di cui ci siamo occupati in questa stessa Commissione e poi in Assemblea qualche mese fa e che è stato felicemente varato. In proposito, desidero far presente alla Commissione che il Ministero delle finanze, il quale non ha visto con troppo entusiasmo le modifiche da noi e dalla Assemblea apportate al disegno di legge, non potendo evidentemente disattenderle, sta però frapponendo qualche difficoltà e ritardi all'applicazione del provvedimento. Mi preme sottolineare questo, per ribadire la mia convinzione, che credo sia condivisa da molti di voi, che nella visione globale del grosso problema dei cantieri non vi è la comprensione necessaria. Non intendo certo riferirmi alla comprensione del Ministro della marina mercantile. Ma ricordo che, quando

varammo il provvedimento sul trattamento fiscale, io mi sentii fare delle osservazioni, che sarebbero state opportune qualora io fossi stato proprietario di cantieri navali e quindi, come tale, mi fossi trovato a difendere interessi miei particolari.

Ora, dicevo, non si è compreso da parte di tutti che noi abbiamo il dovere di fare per i cantieri navali tutto quello che le altre Nazioni della Comunità economica europea, ed altre al di fuori della Comunità, fanno per le loro industrie cantieristiche. Nelle scorse settimane io ho avuto modo di erudirmi circa quello che avviene in altri Paesi.

Noi ci troviamo di fronte ad una minacciosa — non credo di dover adoperare un aggettivo diverso — concorrenza dei cantieri navali giapponesi. Il Giappone ha, in definitiva, concentrato le sue industrie cantieristiche in cinque grosse organizzazioni, che non si occupano soltanto della costruzione delle navi, ma arrivano ai finanziamenti. Vi è un grosso organismo bancario che finanzia ogni operazione, in modo tale che i committenti che si rivolgono ai cantieri hanno la possibilità di pagare la nave con un larghissimo respiro e a tassi veramente bassi, che non vanno cioè oltre il 5,50 per cento. Qualcosa di simile stanno facendo, anzi hanno già fatto, per salvarsi dalla concorrenza giapponese, l'industria cantieristica svedese e quella di altre Nazioni dell'Europa centrale.

Tornando al provvedimento dei 110 miliardi, esso, dopo essere stato approvato dal Consiglio dei ministri, venne trasmesso alla Commissione della CEE in osservanza dell'articolo 93, paragrafo 3, del Trattato di Roma.

Il disegno di legge prevedeva un intervento nella misura del 15 per cento sul costo di produzione. Senonchè da parte degli organi della CEE furono mosse molte obiezioni. E ciò, nonostante che il nostro Governo avesse insistito nel dimostrare la necessità dell'intervento statale nel quadro e ai fini di una politica comune di difesa delle costruzioni navali europee.

In definitiva, la Commissione economica europea, pur riconoscendo che l'industria

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50ª SEDUTA (19 novembre 1965)

italiana è bisognevole di aiuto, ha voluto porre limitazioni e condizioni che modificherebbero notevolmente il sistema proposto. È stato altresì richiesto all'Italia formale impegno di presentare entro il 31 dicembre 1965 e di realizzare, durante la validità del provvedimento, un programma di risanamento e riassetto dell'industria cantieristica. Io credo che questo termine del 31 dicembre sarà disatteso, perchè non mi consta che sia stato predisposto nulla in conformità a ciò che è stato richiesto.

S P A G N O L L I, *Ministro della marina mercantile*. Darò dopo delle informazioni in proposito.

G E N C O, *relatore*. Comunque, da parte degli organi comunitari è stata proposta l'adozione di un provvedimento transitorio, che è quello oggi sottoposto al nostro esame. Se una cosa si può dire in proposito è che, essendo scaduto il precedente provvedimento il 30 giugno 1964, esso è venuto al nostro esame con notevole ritardo. Ma di questo, ripeto, per le ragioni che ho illustrate, non si può fare completamente carico al Governo.

Il disegno di legge ha efficacia dal 1° luglio 1964 al 31 dicembre 1966. Esso consentirà di dare un immediato aiuto ai cantieri, evitando così le conseguenze di vario ordine che una persistente assenza di commesse determinerebbe fatalmente; e permetterà inoltre di riprendere ed approfondire la discussione con gli organi della CEE per una soluzione completa ed organica del complesso problema.

La proposta soluzione d'urgenza lascia impregiudicata la definizione di ogni altro aspetto che riguarda la sistemazione nel futuro della industria cantieristica nazionale e delle misure da adottare.

In conseguenza, con questo provvedimento vengono stanziati 42 miliardi e mezzo. Poichè la somma prevista dal precedente disegno di legge era di 110 miliardi, rimarrebbe preventivata per il periodo dal 1° gennaio 1967 al 31 dicembre 1969, cioè per i tre anni 1967, 1968 e 1969, una somma complessiva di lire 67 miliardi e mezzo. Il prov-

vedimento attua un meccanismo di aiuto molto più semplice e rapido di quello in precedenza elaborato: esso si basa infatti sul costo di costruzione della nave, mentre prima si prevedeva un contributo per ogni tonnellata di stazza.

Sotto il profilo sostanziale, la novità di maggior rilievo rispetto al precedente disegno di legge riguarda il criterio di calcolo e di commisurazione dei contributi.

Infatti, al criterio del contributo in base al peso e alla velocità delle navi è stato sostituito quello differenziato in base ai vari tipi di nave con riferimento al costo di produzione.

Il contributo è basato su un'aliquota media del 15 per cento del costo di produzione. Per raggiungere questa aliquota, la misura del contributo per le navi passeggeri è ridotta al 12 per cento, che può essere maggiorato al 16,50 ed al 18 per cento in alcuni casi.

Questo sistema attua, in sostanza, un trattamento complessivo, per ciascuna nave, non superiore a quello già concesso, con la legge n. 512 del 17 luglio 1954, fino al 30 giugno 1964.

Sono stati apportati anche dei ritocchi al campo di applicazione degli aiuti, nei casi in cui è da escludere che i cantieri nazionali siano esposti alla concorrenza dei cantieri degli altri Paesi europei.

Allo scopo di conferire maggiore semplicità al meccanismo di concessione degli aiuti, non è più previsto il Comitato interministeriale di cui all'articolo 3 della legge n. 301 del 1961, che comprendeva rappresentanti di vari Ministeri, industria e commercio, tesoro, marina mercantile, eccetera, e si lascia invece al Ministero della marina il compito di esaminare direttamente le domande e di stabilire l'ordine della relativa ammissione.

La breve durata del provvedimento ha suggerito inoltre di escludere la già prevista misura di aiuto nel caso di conversione dell'attività cantieristica ad altra diversa, in quanto tale problema potrà trovare soluzione in un più vasto ed organico provvedimento.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50ª SEDUTA (19 novembre 1965)

Per quanto riguarda i singoli articoli, mi limito ad osservare brevemente che l'articolo 1 stabilisce anzitutto il principio che i contributi ai cantieri navali sono una concessione e che l'incidenza media di essi sui costi complessivi di produzione non potrà essere superiore al 15 per cento. La tabella 1 riporta le aliquote percentuali per i vari tipi di nave e i rispettivi tonnellaggi.

L'articolo stabilisce altresì che non possono essere richieste modifiche, nè in aumento nè in diminuzione, del contributo, una volta che sia stato emanato il provvedimento relativo alla sua concessione. Anzi, più oltre, all'articolo 8, si prevede una penalità qualora si riscontri un notevole divario tra la somma impegnata e quella corrispondente al costo accertato a lavori ultimati. Si intende con ciò evitare che sia congelata, per un tempo eventualmente anche lungo, parte degli stanziamenti, con conseguenti negativi riflessi sulla possibilità di ammettere al contributo altri lavori.

Sorvolando sull'esame analitico degli articoli, su cui si potrà ritornare, mi sembra indispensabile una breve e sintetica riflessione sugli impegni assunti, di cui si è detto.

Non vi è dubbio che il tema di fondo sia rappresentato dal riassetto economico del settore cantieristico.

Di esso finora molti, forse anche troppi discutono, alcuni con competenza, altri dominati da ragioni o da interessi che poco o nulla hanno a che fare con questo settore.

Sta peraltro il fatto che, per quanto il problema sia stato già posto in esame, non vi sono però sintomi che esso sia stato affrontato con vigoria e serietà pari all'importanza che riveste. Non si vuole con ciò criticare o rimproverare nessuno. Si vuole soltanto richiamare l'attenzione di chi ne ha la responsabilità sul fatto che il 31 dicembre è imminente, e che a poco o a nulla sarà valsa la promulgazione di questa legge se non si darà seguito, e — si ripete — con la massima urgenza, allo studio prima ed all'attuazione poi di tutto quanto è indispensabile perchè si raggiunga l'obiettivo che tutti gli italiani devono auspicare: la migliore efficienza del settore.

Certamente, sarà indispensabile affrontare sacrifici di ogni genere, e gli uomini che in questo settore vivono saranno quelli che ne sopporteranno di maggiori. Ma se non si vuole che l'attività cantieristica si trasformi in un onere sempre più grave per la Nazione e diventi soltanto un'inesauribile fonte di instabilità economica, d'irrequietezza e di incertezza per tutti, oltre che motivo di speculazione politica, è indispensabile un clima nuovo che restituisca la convinzione che i cantieri possono e debbono aumentare la propria competitività e che tendere a questo traguardo rappresenta l'assolvimento di un compito che il Paese ritiene indispensabile, soprattutto ai fini di una sostanziale e benintesa socialità.

E concludo: considerato che il disegno di legge è stato approvato dalla Camera dei deputati senza alcuna modifica e poichè si impone la necessità di approvarlo con urgenza, propongo ai colleghi di approvare il provvedimento nel testo pervenutoci dall'altro ramo del Parlamento.

Se vi saranno delle obiezioni, darò i necessari schiarimenti.

F A B R E T T I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, siamo di fronte ad un nuovo disegno di legge « tampone ». Il Governo, cioè, sottopone alla nostra attenzione nuove norme per l'aiuto puro e semplice ai nostri cantieri, per favorire le costruzioni navali, norme che ricalcano, senza nulla cambiare nella sostanza, la linea che si è seguita da ben 16 anni a questa parte.

Ci si chiede l'approvazione della spesa di 42 miliardi e mezzo dal 1° luglio 1964 al 31 dicembre 1966 pur riconoscendo, come si afferma nella relazione governativa che accompagna il disegno di legge, che tutte le precedenti analoghe leggi, che hanno già comportato una spesa di oltre 300 miliardi, non hanno modificato la condizione di inferiorità competitiva dei nostri cantieri rispetto a quelli degli altri Paesi.

Nella accennata relazione governativa si afferma anche la volontà di proseguire la politica delle sovvenzioni ai cantieri fino a tutto il 1969, considerando già preventiva-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50^a SEDUTA (19 novembre 1965)

ta la somma di 67 miliardi e mezzo da spendersi a tal fine negli anni 1967-69.

S'intende cioè, da parte del Governo di centro-sinistra, attuare integralmente il progetto elaborato inizialmente, nonostante il ridimensionamento imposto dalla CEE perchè quelle provvidenze, si dice, si inseriscono nelle linee della programmazione economica generale che, per il settore cantieristico, prevede un contributo del 15 per cento sul costo di produzione delle navi.

Pur avendo la nostra parte svolto costantemente un'argomentata critica alla politica della CEE, tesa sempre a favorire, in questo ed in altri settori, le posizioni e gl'interessi dei Paesi in essa predominanti, e particolarmente della Germania di Bonn, credo che dobbiamo considerare positivamente il fatto che la Comunità abbia imposto la riduzione del periodo autorizzato per le sovvenzioni ai cantieri italiani, in quanto ciò costringe tutti, e particolarmente il Governo, ad affrontare in modo più concreto e più approfondito le cause vere e di fondo del disagio che, da tanti anni, travaglia l'industria cantieristica, in modo da spingere gli organi responsabili a muoversi in una direzione diversa da quella seguita fino ad ora e che non può e non deve essere, a nostro avviso, la via delle sovvenzioni e del ridimensionamento, cui si tende.

Abbiamo bisogno di una ricerca seria ed approfondita, per non ripetere gli errori del passato, le cui conseguenze negative sono incontestabili, in modo da indicare ed attuare, invece, soluzioni che si concilino con i veri interessi del Paese e degli operatori economici nonchè dei lavoratori occupati nel settore, soluzioni che il Governo ha finora cercato di eludere nonostante le nostre sollecitazioni fatte nei due rami del Parlamento. Del resto, a noi stessi queste richieste sono venute dai sindacati dei lavoratori, dai Comuni e dalle Provincie più direttamente interessate.

In definitiva, dobbiamo tutti convincerci, a fatti e non a parole, e questo riguarda in primo luogo il Governo e la maggioranza, che in direzione dell'industria delle costruzioni navali e delle strutture dei cantieri — i quali rappresentano un cardine essen-

ziale di tutta la nostra economia marittima — è urgente muoversi in modo radicalmente diverso da quello finora seguito.

È necessario che il Governo e la maggioranza si convincano di alcune fondamentali realtà che caratterizzano il settore e che, finora, sono state sottovalutate, dimenticate o addirittura travisate, allo scopo di giustificare la politica seguita nonostante la nostra appassionata e costruttiva critica, nonostante la critica ancora più concreta che scaturiva e scaturisce dalle difficoltà e dai disagi che travagliano il settore nei suoi aspetti economici e sociali.

Un dato, un elemento di fondo dal quale ritengo che il Governo debba partire per impostare la politica in direzione dei cantieri in un modo conforme ai veri interessi del settore e del Paese, riguarda lo sviluppo dei traffici marittimi ed il conseguente carico di lavoro ai cantieri.

Ovviamente, per una giusta politica cantieristica, questi due fattori devono considerarsi congiuntamente alla politica per i porti.

Gli ultimi dati del *Lloyd Register* ci fanno conoscere che il traffico mondiale marittimo ha raggiunto, nel 1964, la quota di 1.450 milioni di tonnellate di merci trasportate via mare. L'andamento di tali traffici, ed i dati relativi ai primi sei mesi del 1965, fanno ritenere che in tale anno saranno raggiunti i 1.500 milioni di tonnellate.

Gli economisti di ogni paese e nostri, basandosi sullo sviluppo delle economie dei vari paesi e continenti e sul conseguente aumento degli scambi commerciali, fanno concordemente ritenere che l'espansione complessiva dei traffici marittimi nel mondo continuerà, anche nei prossimi anni, con lo stesso ritmo degli ultimi anni.

E si tratta di un ritmo impetuoso, se si pensa che il traffico marittimo mondiale, negli ultimi quattro anni, ha avuto il seguente incremento, tenendo conto soltanto degli imbarchi:

1962	tonnellate	1.260	milioni
1963	»	1.360	»
1964	»	1.450	»
1965	»	1.500	»

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50ª SEDUTA (19 novembre 1965)

Naturalmente, per il 1965 si tratta di previsioni.

Conseguentemente, la flotta mercantile mondiale si è sviluppata e si è specializzata tenendo conto di questi sviluppi dei traffici mondiali e delle loro caratteristiche.

I Paesi più previdenti hanno già elaborato programmi adeguati di potenziamento delle loro flotte. In un mio precedente intervento, ho richiamato l'attenzione del Governo e della maggioranza sugli enormi stanziamenti del Giappone per la sua flotta e per i suoi porti.

Richiamo ora l'attenzione della Commissione su quanto, per il potenziamento della sua flotta mercantile, si accinge a fare un altro Paese cioè l'URSS.

Questo Paese, che dispone attualmente di una flotta di 7 milioni di tonnellate, ha progettato e sta realizzando una flotta che raggiungerà i 15 milioni di tonnellate nel 1970 ed i 20 milioni di tonnellate nel 1980.

E si tratta di un Paese che non è sollecitato a fare ciò dall'esigenza di assicurare commesse ai propri cantieri!

Ovviamente, lo sviluppo dei traffici e delle marine mercantili e le positive previsioni per i prossimi anni assicurano adeguate commesse di lavoro ai cantieri navali, come infatti avviene.

La tesi, quindi, di una crisi delle costruzioni navalmeccaniche nel mondo, che abbiamo inteso tante volte ripetere a giustificazione, in parte, della crisi dei nostri cantieri, è priva di fondamento, ma ha impedito al Governo ed alla maggioranza di vedere la realtà e di operare in conseguenza.

Essa ha coperto la volontà del Governo di fare scelte in contrasto con gli interessi della nostra cantieristica e della nostra economia marittima. Bastano alcuni dati a conferma di quanto da tanto tempo, da questi banchi, andiamo dichiarando in proposito.

Nel 1958, anno del *boom* della cantieristica a seguito dei fatti di Suez, furono varate navi, nei vari cantieri del mondo, per 9.270 tonnellate; nel 1964 si sono varate navi per 10.264 tonnellate.

Gli ordini per nuove costruzioni passati ai cantieri, che all'inizio del 1963 erano

di 16.570 tonnellate, sono giunti a 19.245 all'inizio del 1965 ed a 26.184 tonnellate al 1° luglio 1965.

Siamo quindi nel pieno di un vero e proprio *boom* delle costruzioni navali e dei traffici marittimi.

L'Italia, dallo sviluppo dei traffici marittimi, nonostante la « congiuntura economica », non è stata tagliata fuori, tutt'altro.

Sono note le previsioni fatte negli stessi ambienti governativi secondo le quali il traffico marittimo, da e per l'Italia, avrebbe raggiunto la quota di 200 milioni di tonnellate nel 1970.

Ma è da prevedere il netto superamento di tale obiettivo. Infatti, le merci imbarcate e sbarcate nel nostro Paese, nei primi sei mesi del 1965, si avvicinano ai 95 milioni di tonnellate, di fronte ai 70 milioni di tonnellate dello stesso periodo del 1964 ed ai 71 milioni di tonnellate sempre dello stesso periodo del 1963.

Ma a tutto quanto ho sopra ricordato fa riscontro, in senso negativo, la crisi che travaglia la nostra cantieristica, a cui si vorrebbe provvedere con il presente disegno di legge, cioè con il tradizionale intervento del Governo la cui politica ha ridotto cantieri e flotte in ben gravi condizioni.

Riteniamo quindi assolutamente sbagliata questa politica di incentivi senza alcun nesso con la struttura, il potenziamento e l'ammodernamento dei cantieri.

Come riteniamo sia da respingere la politica del ridimensionamento dei cantieri, di fronte alle possibilità di commesse del mercato internazionale ed alle urgentissime necessità di potenziare, specializzare ed ammodernare adeguatamente la flotta mercantile del nostro Paese, per portarla ai livelli di qualità e quantità corrispondenti ai traffici del nostro Paese e mondiali.

Appare quindi assai evidente quanto inadeguata sia la previsione di aumentare, in 5 anni, la nostra flotta di 1 milione di tonnellate, e procedere al suo rinnovamento per 750 mila tonnellate, dato lo sviluppo costante dei nostri traffici ai quali corrisponde

sempre meno la quantità e la qualità della nostra flotta.

Non dobbiamo ridimensionare la cantieristica provocando reazioni dure e giuste nelle città interessate, alle quali diamo tutto il nostro appoggio, ma dobbiamo fare una coraggiosa politica di investimenti per ammodernare, potenziare e specializzare i cantieri, per ridurre i costi mediante il coordinamento e la specializzazione delle varie produzioni che compongono la nave, servendosi, come elemento propulsore, dell'industria di Stato.

Dobbiamo incoraggiare la ricerca scientifica e tecnologica per navi di nuovo tipo e nuove apparecchiature rispondenti ai moderni traffici, riconquistando le posizioni di avanguardia che avevamo in tale campo.

Su queste linee si deve muovere la nostra politica, se si vuole dare stabile e positiva soluzione alla crisi cantieristica. A questa politica noi assicuriamo tutto il nostro appoggio; come sempre convinti — da quel che attestano i fatti — che essa corrisponda effettivamente agli interessi del Paese. Sta al Governo non far cadere, ancora una volta, questa possibilità.

L'altro elemento, al quale ancora si vuole far risalire la causa della crisi nei nostri cantieri e della loro non competitività, è quello dell'alto costo della mano d'opera italiana.

Anche questo è un elemento non vero; per farlo apparire valido si è svolta da anni tutta una campagna martellante degli organi di stampa della destra economica alla quale il Governo si è accodato. Si sono spesso nascoste o falsate le cifre per sostenere questa tesi e per non ascoltare quanto, da anni, sosteniamo noi ed i sindacati dei lavoratori, in contrapposizione alle tesi della destra e del Governo, le quali avevano ed hanno il solo scopo di nascondere le vere cause della crisi cantieristica e le responsabilità, economiche e politiche, che ne derivano.

Non è vero che sono i salari, il costo del lavoro, a rendere non competitivi i nostri cantieri! Nonostante i miglioramenti contrattuali, strappati con le dure lotte sindacali del 1962-63, i livelli delle retribuzioni

nel settore cantieristico sono troppo bassi, debbono essere migliorati e si deve dare sicurezza all'occupazione, se non si vuole provocare ulteriormente la fuga, verso altri settori e verso altri Paesi, dei migliori operai e tecnici del settore, con conseguenze irreparabili.

A conferma di ciò, basta rendersi conto della retribuzione complessiva di un operaio qualificato di uno dei maggiori cantieri, quello della Piaggio di Ancona, alla data odierna: tale retribuzione è così composta:

Paga oraria:

paga base e scatto biennale	Lire 210,60
accordo aziendale 7 marzo 1959	» 16,60
accordo aziendale 15 maggio 1961	» 7,50
guadagno di cottimo 35 per cento	» 89,90
premio di produzione collettivo	» 15,00
contingenza	» 62,10
	<hr/>
paga oraria globale	» 401,70

Moltiplicando lire 401,70 per 200 ore medie si arriva a lire 80.340 le quali, sottraendo le trattenute pari al 9 per cento, diventano lire 73.110.

Poichè gli operai qualificati in questo cantiere, sommati ai pochi che hanno la qualifica di specializzato, non raggiungono il 50 per cento delle maestranze ed una parte di essi non gode i benefici del lavoro a cottimo, il livello medio delle retribuzioni si aggira intorno alle 65.000 lire mensili.

Nessuno può affermare che tali salari siano troppo alti; sono invece troppo bassi ed è giusto aumentarli adeguatamente.

Ci si dice che non sono i salari troppo alti, ma è il costo complessivo del lavoro che incide maggiormente nella cantieristica. Intanto, questa tesi ha sempre motivato e motiva il rifiuto di accogliere ogni richiesta salariale dei lavoratori, nascondendo le cause della crisi delle commesse, impedendo di affrontare i veri ostacoli.

Non abbiamo nulla in contrario a ridurre i tributi sociali che gravano sui salari, purchè ciò avvenga nel quadro di una riforma democratica di tutto il sistema pre-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50^a SEDUTA (19 novembre 1965)

videnziale, la cui spesa sia sopportata dalla collettività nazionale e pagata dai singoli cittadini in base alla ricchezza che detengono. Noi auspichiamo da anni tale riforma, e se ciò non si fa, la colpa non è nostra e tanto meno dei lavoratori. La colpa, invece, è del Governo presente e di quelli passati.

Del resto, che la tesi degli alti costi del lavoro quale causa della crisi cantieristica o della non competitività dei nostri cantieri sia falsa, non siamo più solo noi a sostenerlo.

In una nota dell'« Assonava » al Ministero del bilancio su questi problemi, pur tra notevoli reticenze, si afferma e si dimostra che il costo del lavoro nella cantieristica italiana è più basso rispetto a diversi Paesi del MEC. Figuriamoci se confrontato ai costi del lavoro in Svezia, Inghilterra, America, ove le retribuzioni sono assai più elevate!

È doveroso ed urgente che il Governo e la maggioranza abbandonino quella tesi, che ad altro non serve che a disorientare lo sforzo verso soluzioni per il superamento della crisi della cantieristica e ad imporre un maggiore sfruttamento dei lavoratori.

È bene ed è urgente che il Governo affronti il problema della condizione dei lavoratori in questo settore, particolarmente facendo riferimento al modo in cui sono trattati i lavoratori nei cantieri dell'IRI.

Il libro bianco sulle condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori dei Cantieri riuniti dell'Adriatico, di Monfalcone, fattoci pervenire dall'organizzazione sindacale FIOM, ne è una bruciante testimonianza.

Poichè per esperienza conosciamo la serietà e lo sforzo di obiettività dei sindacati operai, e poichè riteniamo che tale documento sia stato letto dai membri del Governo interessati e dai parlamentari ai quali è stato fatto pervenire, esprimo la più energica protesta per quanto avviene in quello ed in altri cantieri, in aperta violazione di norme contrattuali, di leggi salariali, dei diritti di libertà!

Anche questo è un aspetto urgente e drammatico della politica cantieristica che deve essere oggetto di approfondita di-

scussione nella nostra Commissione, con la partecipazione dei Ministri della marina mercantile e delle partecipazioni statali, congiuntamente alle intenzioni e scelte del Governo in direzione della cantieristica, che dovranno, a breve scadenza, essere discusse con la CEE. Questa nostra richiesta non può più essere ulteriormente elusa, signor Presidente, da parte dei Ministri interessati.

Per queste ed altre ragioni noi confermiamo la nostra critica a questo tipo di aiuti ai cantieri, poichè esso accentua la crisi del settore anzichè contribuire al suo superamento.

G E N C O, *relatore*. Ho seguito con molto interesse l'intervento del senatore Fabretti e, pur non volendo dar risposta alle varie argomentazioni che egli ha esposto — perchè la discussione andrebbe molto al di là di quelli che sono i limiti del presente disegno di legge —, desidero tuttavia soffermarmi brevemente su talune questioni.

Il senatore Fabretti ha sostenuto la necessità di percorrere strade nuove se si vuole effettivamente risolvere la crisi dell'industria cantieristica italiana e, naturalmente, anch'io condivido questa impostazione. Credo di averlo già detto. Aggiungo però, onorevoli senatori, che queste sono affermazioni generiche e vaghe, che non ci devono far perdere di vista la realtà dell'attuale situazione cantieristica irta di difficoltà non solo per noi, ma anche per altri Paesi di tradizioni cantieristiche: l'Inghilterra, l'Olanda, il Belgio e la Francia.

Che cosa si sta facendo in queste nazioni per superare la crisi? Tra l'altro, si cerca di riunire in organismi più vasti e complessi i vari cantieri, e questa ritengo che sarebbe anche per noi una soluzione non astratta, ma concreta e fattiva per risolvere i problemi che ci travagliano.

È tuttavia inesatto, senatore Fabretti, che i nostri operai occupati nell'industria delle costruzioni navali siano pagati meno che in altri Paesi, perchè bisogna tener conto che, nel costo di un operaio, non si deve calcolare solo la paga oraria ma anche tutta la serie degli oneri riflessi che, in Italia,

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50ª SEDUTA (19 novembre 1965)

sono i più alti del mondo. Quello che invece è basso è il livello della nostra produttività del lavoro e, pertanto, è proprio questo il campo in cui bisogna agire se si vuole arrivare a risultati positivi!

Ci si invita a percorrere strade nuove. Caro collega Fabretti, noi saremmo degli stolti se, dandoci voi delle buone idee, ci ostinassimo a fare orecchie da mercante. Se voi aveste delle idee degne di considerazione, intelligibili e precise (ammesso che delle idee non le avessimo anche noi), vi seguiremmo. Mentre invece ci deliziate con un profluvio di parole.

F A B R E T T I . Noi le abbiamo le idee, ma non si vuole attuarle!

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Onorevole Presidente e onorevoli colleghi, sarò breve.

Ringrazio coloro che sono intervenuti e assicuro (mi rivolgo in particolare al senatore Fabretti) che quanto è stato detto non solo sarà tenuto presente, ma direi che è già stato tenuto presente.

Sull'urgenza del disegno di legge mi pare che non vi siano dubbi. In definitiva, si discute sul metodo, ma non sull'importanza del provvedimento o sulla necessità di approvarlo rapidamente. A questo proposito debbo ringraziare per l'apprezzamento che è stato dimostrato, sia in questa che in una precedente occasione. Per una trattazione più ampia di tutto il problema cantieristico rinverò alla discussione che avverrà, come è stato detto, successivamente.

F A B R E T T I . Quando pensa che si farà questa discussione, signor Ministro? Sono mesi che noi la reclamiamo!

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Ho già detto che io sono disponibile e così pure il ministro Bo. Quindi, quando vorrete, la discussione si potrà fare.

C'è da notare, comunque, in relazione anche ai rilievi mossi in altre occasioni dalla parte politica cui appartiene il senatore

Fabretti e da lui oggi qui ripetuti, che, mentre si discute questo disegno di legge, un gruppo di lavoro composto di rappresentanti di tutti i Ministeri interessati, il Ministero dell'industria, quello degli esteri (ricordiamo che la cantieristica è un'industria eminentemente di esportazione) ed altri, è stato costituito per adempiere all'obbligo, impostoci dalla CEE, di presentare entro il 31 dicembre 1965 un piano di riorganizzazione del settore. Questo gruppo di lavoro ha avuto dal Ministero della marina mercantile chiare indicazioni per l'esame di tutti i problemi relativi al settore, nessuno escluso: quello dell'eccesso di mano d'opera, se eccesso vi è, e quello connesso dell'automazione in corso; quello dei salari; quello dell'invecchiamento delle maestranze; quello del collegamento tra il settore cantieristico e gli altri settori di base (siderurgico, metalmeccanico, eccetera); il problema della migliore ubicazione dei cantieri; e così via. In definitiva, tutto è stato portato sul piano della discussione.

C'è infatti da chiarire una cosa. Noi non abbiamo nessuna velleità rinunciataria di fronte alle esigenze della cantieristica nazionale. Si tratta d'inquadrare questo settore in una visione di investimenti produttivi, e siamo pronti ad operare anche delle conversioni, se sarà necessario, senza ovviamente che ciò comporti — e questo è stato detto nel piano quinquennale — sofferenze per le maestranze.

Con ciò, mi pare che il Governo dimostri di voler andare al fondo di tutta la situazione del settore cantieristico, ponendosi anche, senatore Fabretti, il problema che a voi sta particolarmente a cuore, e che d'altronde sta a cuore a tutti noi, dei contributi in termini economici. Non mi riferisco alla legge di carattere fiscale, per la quale vedrò che cosa possa ulteriormente farsi per superare le difficoltà prospettate dal senatore Genco. La via nuova potrebbe essere quella di spostare sempre di più l'aiuto al settore cantieristico sul piano della garanzia dei crediti alle esportazioni e sul piano di facilitazioni di altro genere, che risultassero meno onerose per il bilancio dello Stato e più produttive.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50^a SEDUTA (19 novembre 1965)

Detto ciò, dovrebbe apparire chiaro che non ci si pongono bende davanti agli occhi e che la discussione è aperta per vedere di arrivare ad un assetto definitivo, per quanto è umanamente possibile, di questo settore.

È con questa visione che il gruppo di lavoro si è messo all'opera. E direi che la posizione non rinunciataria dell'Italia, questa posizione estremamente chiara e decisa, sta dando i suoi frutti anche in sede CEE, non solo per la riaffermata assicurazione da parte di quegli ambienti di voler riconsiderare da vicino i guai della nostra industria cantieristica (e in termini di interventi sul piano sociale e in termini di interventi sul piano creditizio, tramite la Banca internazionale) ma anche perchè in sede di armonizzazione nell'ambito CEE la posizione dell'Italia è oggi così apprezzata che il meglio della futura impostazione cantieristica italiana si pensa possa essere preso, attraverso l'apposita Commissione, come indicazione, come paradigma. Aggiungo che, in base a recenti notizie, data la serietà del lavoro sin qui svolto, gli ambienti CEE sarebbero anche disposti a superare il termine drastico del 31 dicembre 1965.

Ritengo dunque che si possa giudicare in senso positivo l'impegno con il quale opera attualmente il Governo — soprattutto, sia detto senza iattanza, sotto lo stimolo del Ministero della marina mercantile — per affrontare in maniera risolutiva il problema della cantieristica italiana.

Queste mie dichiarazioni credo che dovrebbero rassicurare, non solo circa l'impegno del Governo in questo particolare settore, ma anche sul fatto che si cerca d'inquadrare il problema delle costruzioni navali in un'ampia visione di politica portuale e di investimenti produttivi. Direi anzi che, per la prima volta, il Ministero della marina mercantile è stato oggi chiamato in causa in modo prioritario per decidere, assieme agli altri Dicasteri interessati, circa le scelte da fare per avviare ad uno sviluppo sempre migliore la nostra attività portuale, tenendo conto che l'Italia, e dico questo senza retorica, sulle vie del mare ha una parte del suo futuro destino.

Invito dunque gli onorevoli senatori a voler approvare il presente disegno di legge che, come ha giustamente sottolineato anche il relatore, senatore Genco, consentirà di dare ai cantieri un immediato aiuto che, almeno in parte, li sollevierà dalle gravi difficoltà presenti, consentendo l'acquisizione di nuove commesse. Quando l'ala di un fabbricato è pericolante si cerca di rinforzare prima quella parte, per poi pensare a rendere più stabile la casa intera; così anche nel campo dell'industria cantieristica stiamo intervenendo con queste misure che, una volta attuata la sistemazione tecnica ed organizzativa del settore, si trasformeranno in mezzi d'incentivazione intesi a sviluppare e a mantenere un alto grado di competitività alla nostra Marina mercantile.

Desidero ancora precisare che, in sede di discussione alla CEE, noi non abbiamo accettato *sic et simpliciter* le impostazioni che ci venivano indicate; il sottosegretario Riccio, che si è recato a Bruxelles per trattare la questione, si è fatto portavoce di nostre posizioni che, purtroppo, non si sono potute mantenere nella loro integrità al fine di mandare avanti questo provvedimento « ponte » e permettere l'acquisizione di nuove commesse ai nostri cantieri.

Questo è dunque uno dei motivi per i quali il Governo, pur non essendo neanche pienamente convinto circa taluni articoli del provvedimento, ha ugualmente espresso parere positivo su queste norme — che anche l'altro ramo del Parlamento non ha ritenuto di dover modificare — per preparare la strada all'attuazione dei programmi organici di cui la nostra marina mercantile abbisogna.

L O M B A R D I . Desidererei sapere dal ministro Spagnoli a che punto è la ripartizione dei fondi previsti dalla legge che stanziava 75 miliardi di lire per i porti.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Il Comitato dei quattro Ministri interessati a questa legge ha finora stabilito gli interventi finanziari a favore di sette grandi porti nazionali: Genova, Venezia, Trieste, Savona, Livorno, La Spezia e Na-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50ª SEDUTA (19 novembre 1965)

poli. Tali interventi sono dunque già stati fissati nel loro ammontare preciso.

Aggiungo che, rispetto a quelle che erano talune aspettative, si sono dovuti operare, necessariamente, notevoli tagli, pur stanziando fondi che permetteranno di effettuare per tali porti quelle opere assolutamente indifferibili; la cui carenza ha finora condizionato e, perfino, impedito il traffico mercantile.

Dopo questi primi stanziamenti ne verranno fatti altri, che riguarderanno altri porti scelti in relazione allo sviluppo attuale dei loro traffici.

Si cercherà cioè di operare in base ad una visione dinamica dei problemi che fanno capo ai nostri porti; per esempio, terremo conto che Arbatax, in Sardegna, per il solo fatto che una grossa industria vi si è installata, ha visto aumentare il suo traffico marittimo da 30.000 tonnellate annue di merce a 800.000, diventando così uno dei porti principali non solo dell'Isola, ma del complesso portuale italiano; lo stesso dicasi per Porto Torres, dove un'industria petrolchimica ha portato un enorme movimento; per Ravenna, che sta diventando, sulle vie del petrolio, sempre più importante; per Brindisi, per Taranto, per Porto Empedocle e così via.

Pertanto, gli investimenti produttivi che il Governo deciderà a favore dei porti italiani saranno visti in base ad una visione non statica, ma dinamica dei traffici ed in rapporto al prevedibile futuro sviluppo.

È chiaro dunque che, prima di favorire tanti altri piccoli porti d'Italia, si darà la precedenza a questi nuovi centri che si stanno rapidamente industrializzando, creando nuovi incentivi per vaste zone del loro territorio.

F A B R E T T I . Mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro Spagnoli su un problema che, a mio avviso, ha la sua importanza.

Abbiamo approvato a suo tempo il limite minimo di 50 tonnellate per le sovvenzioni alle costruzioni navali. Ci chiediamo tuttavia perchè non si sia stabilita alcuna agevolazione per l'acquisto dei motori necessari a tali navi, o meglio grosse barche.

Poichè, infatti, il costo di questi motori incide notevolmente sul costo complessivo della costruzione navale, non si comprende perchè il Governo non abbia adeguato le sovvenzioni alle barche di 50 tonnellate anche in relazione al costo dei loro motori.

Pregherei, pertanto, il signor Ministro di voler tener conto di questa mia osservazione.

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

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

TITOLO I

Art. 1.

(Contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Per la costruzione, allestimento e arredamento di navi mercantili a scafo metallico possono essere concessi ai cantieri navali costruttori contribuiti che rapportati al costo di produzione non ne superino in media il 15 per cento.

Per l'attuazione di quanto disposto al comma precedente il contributo, per ciascuna costruzione, è calcolato in base alle percentuali indicate nella tabella n. 1 ed è comprensivo della quota relativa all'apparato motore di cui alla tabella n. 2, allegate alla presente legge. L'ammontare del contributo determinato nel provvedimento di concessione non può essere modificato per successive richieste di variazione degli elementi in base ai quali il contributo stesso è calcolato.

(È approvato).

Art. 2.

(Domande di concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Le domande di concessione del contributo di cui al precedente articolo devono es-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50^a SEDUTA (19 novembre 1965)

sere presentate al Ministero della marina mercantile.

Nelle domande suddette i cantieri devono indicare le caratteristiche della nave, il costo complessivo di costruzione e la data di inizio dei lavori, la quale, per le costruzioni da eseguire per conto proprio, non può essere posteriore di otto mesi a quella della domanda.

(È approvato).

Art. 3.

(Riduzione del contributo per prodotti esteri importati in franchigia doganale).

Qualora nella costruzione siano impiegati prodotti finiti di provenienza estera importati in franchigia doganale, il contributo di cui all'articolo 1 è ridotto di un importo pari al 10 per cento del loro valore.

Qualora i prodotti suddetti e complessi costitutivi di apparati motori di provenienza estera importati in franchigia doganale siano incorporati in apparati motori completi di propulsione e siano complessivamente di peso superiore al 40 per cento del peso dell'apparato motore stesso il contributo è ridotto dell'importo risultante dall'applicazione della tabella n. 2.

Non si fa luogo a riduzione qualora i prodotti finiti esteri siano stati nazionalizzati con il pagamento di tutti i diritti doganali, della imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1960, n. 762, e successive modificazioni e dell'imposta di conguaglio di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570, e successive modificazioni.

In ogni caso il contributo è ridotto dell'importo risultante dalla applicazione della tabella n. 2 qualora nella costruzione sia impiegato un apparato motore completo di propulsione avente potenza normale non superiore a 250 cavalli asse o un apparato motore completo di propulsione di potenza normale compresa tra 251 e 500 cavalli asse avente un numero di giri superiore a 500 al minuto primo.

(È approvato).

Art. 4.

(Criteri per la concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Il Ministro per la marina mercantile concede il contributo integrativo per nuove costruzioni navali secondo l'ordine cronologico di inizio dei lavori e, a parità di data di esso, secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande.

Ai fini del comma precedente l'esame delle domande di concessione del contributo è effettuato dal Ministero della marina mercantile al termine di ogni successivo periodo di tre mesi a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Le somme eventualmente non impegnate sullo stanziamento relativo all'anno finanziario 1965, autorizzato con la presente legge, potranno essere utilizzate nell'anno 1966 per la concessione dei contributi previsti dalla legge medesima.

(È approvato).

Art. 5.

(Inizio e ultimazione lavori).

I lavori di nuove costruzioni navali devono essere iniziati non oltre due mesi dalla data di inizio indicata dal cantiere, qualora la notifica del provvedimento di concessione sia stata effettuata almeno tre mesi prima di tale data.

I lavori devono essere iniziati non oltre cinque mesi dalla data della notifica del provvedimento di concessione qualora la notifica stessa sia effettuata posteriormente alla data d'inizio dei lavori indicata dal cantiere ovvero in un periodo di tempo a questa antecedente inferiore a tre mesi.

Le costruzioni per le quali sia stato concesso il contributo integrativo devono essere ultimate, dalla data dell'inizio dei lavori, nei termini seguenti:

a) entro 32 mesi se la nave sia di stazza lorda inferiore a 8.000 tonnellate;

b) entro 34 mesi se la nave sia di stazza lorda compresa fra le 8.000 tonnellate (incluse) e le 12.000 tonnellate (escluse);

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50^a SEDUTA (19 novembre 1965)

c) entro 36 mesi se la nave sia di stazza lorda eguale o superiore alle 12.000 tonnellate.

I termini suddetti possono essere prorogati dal Ministro per la marina mercantile ove ne sia fatta richiesta prima della loro scadenza e venga accertato che la loro inosservanza è dovuta a causa incidente sulla esecuzione dei lavori non imputabile al cantiere.

Il cantiere che non abbia osservato i termini di inizio e quelli di ultimazione dei lavori decade dal contributo integrativo concessogli.

(È approvato).

Art. 6.

(Contratto di commessa).

Escluso il caso di costruzione in proprio, i cantieri ai quali sia stato concesso il contributo integrativo devono produrre entro due mesi dalla data di notifica del provvedimento di concessione copia autenticata del contratto di costruzione debitamente registrato.

In caso di mancata presentazione del contratto il cantiere decade dal contributo.

(È approvato).

Art. 7.

(Classificazione delle navi).

Le navi di nuova costruzione per conto di nazionali, per le quali sia stato concesso il contributo integrativo, devono essere iscritte nella più alta classe del R.I.Na. nei casi in cui la classificazione sia obbligatoria.

Per le navi passeggeri o miste e per quelle di altro tipo di stazza lorda non inferiore a 1.000 tonnellate e di velocità non inferiore a 12 nodi devono essere eseguite presso l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, con i relativi modelli, prove per la ricerca e la realizzazione di buone forme di carena e di buon proporzionamento delle eliche.

Le prove suddette non devono essere eseguite per le navi costruite su prototipi di carena già sottoposti alle prove stesse.

L'inosservanza delle disposizioni dei primi due commi determina la decadenza dal contributo.

(È approvato).

Art. 8.

(Liquidazione del contributo integrativo per nuove costruzioni navali).

Sul contributo previsto dall'articolo 1 possono essere corrisposti tre anticipi pari ciascuno al 25 per cento dell'ammontare indicato nel provvedimento di concessione e pagabili al raggiungimento di un grado di avanzamento totale della costruzione rispettivamente del 25, del 50 e del 75 per cento.

A lavori ultimati il Ministero della marina mercantile determina il costo complessivo della nave. Qualora il contributo, riferito a detta determinazione, risulti inferiore ai nove decimi di quello indicato nel provvedimento di concessione, l'importo complessivo del contributo medesimo è liquidato in misura pari alla differenza tra il doppio dell'ammontare calcolato a lavori ultimati e i nove decimi di quello stabilito nel provvedimento di concessione.

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, 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.

In caso di decadenza dal contributo devono essere restituiti gli importi eventualmente corrisposti maggiorati degli interessi commisurati al tasso legale dalla data della loro riscossione.

(È approvato).

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50^a SEDUTA (19 novembre 1965)

Art. 9.

(Contributo per lavori di riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili).

Fuori del caso previsto dal successivo articolo, per la riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili e dei relativi macchinari può essere concesso agli assuntori dei lavori un contributo integrativo di lire 60 per chilogrammo sui materiali metallici e di lire 50 per chilogrammo sui materiali legnosi o di plastica o ignifughi impiegati, con esclusione della zavorra fissa.

Il contributo non può essere concesso se il peso complessivo dei materiali è inferiore a 10.000 chilogrammi.

La concessione del contributo è effettuata secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande al Ministero della marina mercantile.

(È approvato).

Art. 10.

(Installazione di nuovi apparati motori completi di propulsione).

Per l'installazione di nuovi apparati motori completi di propulsione su navi mercantili in esercizio e su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro può essere concesso un contributo integrativo nella misura di cui alla tabella n. 2.

Il contributo spetta al cantiere navale o ad altro assuntore dal quale viene installato l'apparato motore; ove la installazione di questo sia effettuata senza l'intervento di un cantiere navale o di altro assuntore, il contributo, se trattasi di nave nazionale, è corrisposto al proprietario della nave.

Qualora nell'apparato motore completo di propulsione vengano incorporati prodotti finiti di provenienza estera importati in franchigia doganale, al contributo è apportata una riduzione proporzionale al peso di tali prodotti rispetto al peso totale dell'apparato motore.

Il contributo non può essere concesso per gli apparati motori completi di propulsione

di potenza normale non superiore a 250 cavalli asse e per quelli, con un numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza normale compresa tra 251 e 500 cavalli asse.

La concessione del contributo è effettuata secondo l'ordine cronologico di presentazione delle domande relative al Ministero della marina mercantile.

(È approvato).

Art. 11.

(Controllo).

Ai fini dell'applicazione della presente legge, spettano al Ministero della marina mercantile il controllo e la vigilanza sull'attività dei cantieri navali ammessi alle provvidenze della legge stessa.

I cantieri sono obbligati a fornire ogni informazione che sia richiesta per l'esercizio di tale controllo.

In caso di inosservanza dell'obbligo suddetto è sospeso l'esame delle domande di concessione di contributo presentate dal cantiere inadempiente.

Per l'esercizio della vigilanza il Ministero della marina mercantile si avvale anche del Registro italiano navale.

Le spese per l'espletamento dei compiti indicati nel primo comma graveranno su appositi fondi da costituirsi mediante ritenuta del 5 per mille sulle somme pagate per i contributi concessi, da farsi affluire alle entrate dello Stato, per essere riassegnate, nel limite delle riconosciute necessità, con decreto del Ministro del tesoro allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

Per l'esercizio della vigilanza è assegnato al Registro italiano navale un quinto della ritenuta di cui al precedente comma.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato a corrispondere altresì a carico dei fondi di cui al quinto comma speciali contributi a favore di enti ed istituti di studio in materia di costruzioni, di architettura e di istruzione navale.

(È approvato).

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50ª SEDUTA (19 novembre 1965)

Art. 12.

(Apprestamenti difensivi).

Ferme restando le disposizioni del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, e successive modificazioni, sulle navi mercantili nazionali da carico secco, deve essere installato e mantenuto in efficienza a spese dei proprietari 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 da oltre le 5.000 tonnellate.

Tuttavia per le navi tipo *bulk-carrier*, progettate e da costruirsi senza alcun picco di carico, la spesa grava sul 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.

Qualora il Ministero della difesa-Stato Maggiore della marina ritenga necessario un picco da carico di portata maggiore di quella indicata nel primo comma, la differenza del costo fa carico al Ministero predetto.

Sulle navi mercantili nazionali, escluse le cisterne, di velocità oraria alle prove non inferiore a 14 miglia devono essere eseguiti a spese dei proprietari, nei ponti inferiori a quello di coperta, adattamenti efficienti per i servizi di acqua dolce e per lo scolo delle acque per il trasporto di uomini.

Le spese dei lavori che non siano a carico dei proprietari sono rimborsate agli aventi diritto.

I costruttori debbono sottoporre, almeno 30 giorni prima dell'inizio della costruzione, i relativi piani al Ministero della difesa-Stato Maggiore della marina, che indicherà i lavori da eseguirsi entro il termine fissato dall'articolo 5 per l'inizio della costruzione.

Per le navi non ritenute atte a ricevere gli apprestamenti e le attrezzature di cui ai commi precedenti, il Ministro della difesa, su conforme parere del Capo di Stato Maggiore della marina, può concedere deroghe ai relativi obblighi.

(È approvato).

Art. 13.

(Campo di applicazione della legge).

I benefici della presente legge non si applicano:

1) per le navi che non siano destinate al compimento di operazioni di commercio e per i galleggianti di ogni specie ad eccezione dei rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le 6 miglia dalla costa;

2) per le navi di nuova costruzione da carico secco e da pesca di stazza lorda inferiore rispettivamente a 150 o a 50 tonnellate;

3) per le navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade;

4) per le navi costruite per conto dello Stato o a questo appartenenti;

5) per le navi abilitate esclusivamente alla navigazione fluviale, lacuale e lagunare.

Sono in ogni caso ammesse ai benefici della presente legge le navi destinate alla ricerca scientifica e alla istruzione nautica.

In ogni caso i cantieri costruttori che non siano stati in esercizio nel periodo di 24 mesi anteriore alla data di entrata in vigore della presente legge non godono dei benefici dalla stessa previsti.

(È approvato).

TITOLO II

DISPOSIZIONI COMUNI e TRANSITORIE

Art. 14.

(Norme regolamentari).

Per l'esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposi-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50^a SEDUTA (19 novembre 1965)

zioni del regio decreto 13 aprile 1939, numero 1101, e successive modificazioni.

I documenti necessari per ottenere la concessione e la liquidazione dei contributi previsti dalla presente legge sono stabiliti con decreto del Ministro per la marina mercantile.

(È approvato).

Art. 15.

(Inizio dei lavori delle costruzioni navali di cui alla legge 31 marzo 1961, n. 301).

Salvo quanto disposto dal comma successivo, le navi per le quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, sia stata notificata ai cantieri costruttori l'ammissione al contributo integrativo previsto dall'articolo 2 della legge 31 marzo 1961, numero 301, e quelle per le quali l'ammissione stessa non sia stata ancora notificata devono essere iniziate, a pena di decadenza dal contributo, rispettivamente entro cinque mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ed entro cinque mesi dalla data della notifica dell'ammissione.

Per giustificati motivi il Ministro per la marina mercantile può concedere proroghe dei termini di cui al precedente comma.

Resta in ogni caso fermo il termine di tre mesi dalla notifica dell'ammissione per l'inizio dei lavori di costruzione stabilito dal terzo comma dell'articolo 4 della legge 31 marzo 1961, n. 301, per le navi che i cantieri hanno dichiarato di costruire in proprio.

(È approvato).

Art. 16.

(Costruzioni navali e lavori diversi da queste iniziati dopo il 30 giugno 1964).

I benefici della presente legge possono essere concessi anche alle nuove costruzioni ed ai lavori diversi da queste, iniziati nel periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 1964 ed a tal fine gli interessati devono farne richiesta entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

(È approvato).

Art. 17.

(Durata della legge e stanziamenti).

La presente legge ha effetto dal 1° gennaio 1965 fino al 31 dicembre 1966.

Per far fronte agli oneri derivanti dalla applicazione della presente legge è autorizzata la spesa complessiva di lire 42,5 miliardi, in ragione di lire 20 miliardi per l'anno finanziario 1965, di lire 2,5 miliardi per l'anno finanziario 1966 e di lire 10 miliardi per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968.

Il 7 per cento dello stanziamento annuale può essere riservato alla concessione del contributo integrativo per nuove costruzioni di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate, il 10 per cento dello stanziamento stesso per i contributi a lavori diversi dalle nuove costruzioni e lire 50 milioni per spese di studi, ricerca e accertamenti nel campo delle costruzioni navali.

Il Ministro per la marina mercantile è autorizzato, nell'ambito dell'autorizzazione complessiva di lire 42,5 miliardi, ad assumere impegni anche nell'anno 1967, successivo alla scadenza della validità della presente legge, per le somme non impegnate nel precedente anno 1966.

Con appositi articoli della legge di approvazione del bilancio dello Stato sarà autorizzato annualmente l'onere concernente gli apprestamenti difensivi sulle navi ai sensi dell'articolo 8 del regio decreto-legge 19 settembre 1935, n. 1836, convertito nella legge 9 gennaio 1936, n. 147, modificato dalla legge 3 dicembre 1962, n. 1689.

All'onere di lire 20 miliardi derivante dalla applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1965 si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al Capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, riguardante oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

All'onere di lire 2,5 miliardi afferente all'anno finanziario 1966, si provvederà mediante riduzione del fondo speciale dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno stesso destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50^a SEDUTA (19 novembre 1965)

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

(È approvato).

Passiamo, ora, alle tabelle allegate:

TABELLA N. 1

Misura del contributo.

CATEGORIA DI NAVI	Percentuali da applicare al costo complessivo di produzione per la determinazione del contributo integrativo
1) Navi passeggeri (a)	12 %
2) Navi da carico secco liquido o misto fino a 25 mila tonnellate di stazza lorda (incluse), rimorchiatori e navi trasporto merci refrigerate	15 %
3) Navi da carico secco, liquido e misto da 25.001 a 40 mila tonnellate di stazza lorda (incluse) e navi da pesca (b)	15 %
4) Navi da carico secco liquido o misto oltre le 40 mila tonnellate di stazza lorda (c)	15 %

(a) Sono da considerarsi navi da passeggeri quelle nelle quali il rapporto tra il volume dei locali destinati ai passeggeri e il volume globale interno della nave risulti maggiore di 0,25.

(b) Per le navi da carico di cui al n. 3 e per quelle da pesca di stazza lorda superiore a 500 tonnellate la corrispondente misura percentuale può essere maggiorata del 10 per cento.

(c) Per le navi di cui al n. 4 la misura percentuale corrispondente può essere maggiorata del 20 per cento.

N. B. - Per le navi destinate ad armatori nazionali fino a 1.600 tonnellate (incluse) di stazza lorda il contributo non è concesso per quelle — rimorchiatori esclusi — che abbiano velocità a mezzo carico con potenza normale dell'apparato motore inferiore a 12 nodi se trattasi di navi passeggeri e inferiore a 10 nodi se trattasi di navi di altro tipo.

(È approvata).

TABELLA N. 2

Contributo apparati motori completi di propulsione diversi da quello a scoppio.

Potenza normale (C A.)	Contributo unitario (lire per c. a.)
25.000	5.000
21.000	5.100
16.000	5.300
12.000	5.500
6.000	6.000
3.000	6.500
1.000 e inferiori	7.000

N. B. - Per i motori con un numero di giri superiore a 1000 al minuto si applica la riduzione del 10 per cento. Per valori intermedi delle potenze degli apparati motori si procederà per interpolazione.

(È approvata).

F A B R E T T I . A nome dei senatori comunisti, dichiaro che ci asterremo dalla votazione finale sul disegno di legge, al fine di non impedire ai nostri cantieri l'acquisizione di alcune commesse di lavoro.

Questa nostra astensione non significa però che noi modifichiamo il nostro giudizio negativo sulla politica che, nel settore, è stata finora seguita dal Governo. (*Interruzione del relatore senatore Genco*).

Speriamo di arrivare ad uno scambio di opinioni costruttive, caro collega Genco, sulla nuova linea da seguire.

Vorrei, poi, precisare, sempre con riferimento al senatore Genco, che debbo respingere la sua idea che la bassa produttività dei nostri cantieri sia dovuta alla bassa produttività dei lavoratori. Si guardi alle condizioni di vita degli operai del settore cantieristico, al logorio fisico di questi lavoratori, agli incidenti che avvengono in questi cantieri! Non è, senatore Genco, che l'operaio, il tecnico dei cantieri non lavori.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 50^a SEDUTA (19 novembre 1965)

È la struttura organizzativa, tecnologica, che rende improduttivo lo sforzo del tecnico, dell'operaio.

Vorrei fare un'altra osservazione.

Noi non siamo contrari ad una riorganizzazione dei cantieri per renderli più efficienti. La nostra critica si appunta sul fatto che, mentre si parla di questo, il Governo pensa di ridurre di 300 mila tonnellate la capacità di produzione dei nostri cantieri, come è stabilito nel programma quinquennale economico elaborato dal Governo stesso. È vero: gli altri Paesi, Giappone, Svezia, Francia, la stessa Inghilterra, si orientano verso certe concentrazioni, ma non per ridurre la capacità produttiva, bensì per cercare di aumentarla.

Ora, la nostra astensione vuol essere un atto di fiducia, se lei consente, signor Mi-

nistro. Auspichiamo che questo nostro gesto di fiducia e la nostra offerta di collaborazione porti ad una politica nuova, più confacente all'interesse del settore cantieristico e dell'economia marittima nazionale in generale.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari