

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

117^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 22 APRILE 1964

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione Pag. 6301

Seguito della discussione:

« Modifiche alla legge 24 luglio 1959, numero 622, recante interventi a favore della economia nazionale per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (433); « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » (434); « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedi-

menti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (435). **Approvazione con modificazioni dei disegni di legge nn. 433 e 434; approvazione del disegno di legge n. 435:**

ADAMOLI Pag. 6324 e *passim*
BARBARO 6329
FABRETTI 6317, 6319
FERRONI 6323
FLORENA, *relatore* 6302 e *passim*
GENCO 6325
RUBINACCI 6316, 6322, 6330
SPAGNOLLI, *Ministro della marina mercantile* 6307
e *passim*
ZANNIER 6325

Presidenza del Presidente MERZAGORA

P R E S I D E N T E. La seduta è aperta (ore 11).

Si dia lettura del processo verbale.

Z A N N I N I, *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 17 aprile.*

P R E S I D E N T E. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E. Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge dai senatori:

Barbaro e Morabito:

« Aggregazione dei tribunali di Locri e di Palmi alla Sezione staccata della Corte di appello di Reggio Calabria » (537).

Seguito della discussione dei disegni di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile » (433); « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale » (434); « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (435). Approvazione con modificazioni dei disegni di legge nn. 433 e 434; approvazione del disegno di legge n. 435.

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei di-

segni di legge: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile »; « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale »; « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Comunico che il senatore Barbaro ha presentato il seguente ordine del giorno sul disegno di legge n. 435:

« Il Senato,

considerata l'assenza assoluta di cantieri navali in tutta la costa di oltre 600 chilometri della Calabria;

considerata altresì la esistenza di importanti cantieri in antico nel luminoso passato di quella zona,

invita il Governo anzitutto ad esaminare con attenzione ed urgenza tale importante problema, ed inoltre a sollecitare l'esecuzione degli urgenti lavori di ampliamento e completamento del Porto di Reggio, i quali richiedono complessivamente 3 o 4 miliardi, e cioè soltanto la settima parte di quanto si è speso per riparare i danni di una sola mareggiata nel porto di Genova, e per i quali fin dal febbraio del 1963, e cioè ben 14 mesi orsono, la Cassa del Mezzogiorno ha stanziato un miliardo, senza che però si siano ancora appaltati i lavori relativi, e inoltre a provvedere all'attrezzatura meccanica in detto porto che ne è del tutto sfornito e che non costa complessivamente che 30 milioni circa, ed infine a curare la costruzione di un pontile di approdo per aliscafi nell'aeroporto dello Stretto, che sta per essere fornito di pista

e che gioverà sempre maggiormente alle comunicazioni fra Messina e l'aeroporto stesso ».

Ricordo che la discussione generale è già stata chiusa. Ha facoltà di parlare il senatore Florena, relatore su tutti e tre i disegni di legge.

FLORENA, relatore. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la discussione dei tre disegni di legge sottoposti al nostro esame ha determinato un dibattito che ha esulato da questi tre modesti provvedimenti per spaziare su problemi più generali della marina mercantile di modo che si può dire che questa nostra discussione è stata più ampia di quella che si è avuta quando discutemmo ed approvammo il bilancio della Marina mercantile.

BARBARO. Il problema è molto sentito.

FLORENA, relatore. Siamo d'accordo, il problema è molto sentito, ed infatti il dibattito si è sviluppato in una forma molto ampia. Però la mia funzione di relatore è quella di esprimere il mio pensiero sui tre provvedimenti in esame: pertanto non estenderò il mio intervento a tutti i problemi della marina mercantile che sono stati trattati in questo dibattito. Di tali problemi sarei lieto di parlare, ma ciò esulerebbe dal mio compito. Ecco perchè penso che il mio intervento debba essere piuttosto breve.

Io sono stato relatore sul bilancio della Marina mercantile proprio per l'ultimo esercizio 1963-64. Nella relazione scritta, relativa a tale bilancio del Ministero della marina mercantile, sollecitai l'emanazione dei tre provvedimenti di legge a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, ora al nostro esame. Si tratta di provvedimenti che, seppure formalmente contenuti in testi distinti, mirano tutti, integrandosi, a consentire all'armamento di ottenere dai cantieri navali italiani prezzi che si avvicinino a quelli dei cantieri stranieri e a rendere possibile all'armamento nazionale di disporre di finanziamenti ad un

conveniente tasso di interesse per le nuove costruzioni, nonchè a fornire agevolazioni per il ringiovanimento della flotta italiana.

Proprio trattando nella mia relazione il capitolo dei traffici marittimi dissi che ritenevo opportuno insistere sulla necessità di una pronta emanazione della nuova legge sulle demolizioni, osservando in proposito che altri Paesi esteri avevano, sull'esempio dell'Italia, adottato analoghe misure intese ad agevolare l'eliminazione delle vecchie navi e la loro sostituzione con unità di nuova costruzione. Questo per quanto si riferisce agli interventi a favore dell'economia nazionale per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile. Per quanto si riferisce invece al credito navale, dichiarai che la legge n. 1 del 9 gennaio 1962, contenente appunto norme per l'esercizio del credito navale, aveva conseguito eccellenti risultati ed altri ne avrebbe potuti conseguire qualora si fosse addivenuti alla necessaria copertura. Trattando infine dell'industria cantieristica dissi che, al fine di accrescere la competitività dei nostri cantieri, era necessario che lo Stato proseguisse nello sforzo intrapreso in modo da giungere al più presto sia alla copertura finanziaria delle leggi in vigore, sia al rinnovamento delle leggi scadute e di prossima scadenza, e già allora rilevavo che, per poter realizzare il programma iniziato di nuove costruzioni secondo una produzione annua di 400.000 tonnellate di stazza lorda, occorreva, oltre al 10 per cento per le riparazioni, un ulteriore stanziamento di 14 miliardi di lire.

Con la legge 24 luglio 1959, n. 622, emendata dalla legge 9 gennaio 1962, n. 2, ed integrata dalla legge 29 ottobre 1962, n. 1604, la cui efficacia, come è noto, è scaduta il 30 giugno 1963, veniva prevista la corrispondenza di premi per la demolizione di navi costruite anteriormente al 1947. Lo stanziamento di 10 miliardi di lire ha potuto portare alla demolizione di circa 750.000 tonnellate di vecchio naviglio e alla conseguente costruzione di 700.000 tonnellate di nuovo naviglio. Pertanto, si rendeva indispensabile il rinnovo della legge in questione per dar modo di continuare il ringiovanimento della flotta mercantile italiana, che, alla data del

30 giugno 1963, risultava avere 1.009 navi, corrispondenti ad un tonnellaggio di stazza lorda di 2.750.050, di età superiore a 10 anni, di cui ben 567, corrispondenti ad un tonnellaggio di 1.451.526 di stazza lorda, di età superiore ai 20 anni: cioè naviglio antieconomico e vecchio.

Se poi si confronta l'età della nostra flotta con quella degli altri grandi Paesi marittimi, abbiamo la riprova della necessità del ringiovanimento del nostro naviglio. Il 38 per cento dell'intera flotta italiana è rappresentato da navi aventi età superiore ai 15 anni: una percentuale tra le più alte del mondo. Se con il rinnovo della legge si ottenessero risultati corrispondenti a quelli conseguiti con la legge scaduta, la percentuale di cui sopra scenderebbe intorno al 25 per cento; sarebbe cioè molto più vicina a quella delle flotte più progredite.

La necessità del ringiovanimento risalta ancora di più ove si consideri il fatto che la flotta italiana è una di quelle maggiormente colpite dai disarmi a causa appunto della notevole percentuale di navi vecchie in essa esistenti. Infatti la percentuale di navi a propulsione meccanica disarmate in Italia per motivi economici è oscillata, durante i primi quattro mesi del secondo semestre 1963, fra il 6 e il 4 per cento della consistenza totale, mentre nella flotta mondiale, per lo stesso periodo, la percentuale è oscillata fra il 2 e l'1 per cento. È importante sottolineare che tra le navi italiane in disarmo nessuna unità ha un'età inferiore ai 15 anni. È evidente quindi la necessità di procedere al definitivo svecchiamento della marina mercantile nazionale, nella quale circa un milione di tonnellate di stazza lorda rappresentano la quota delle navi di costruzione bellica.

Col disegno di legge n. 433 vengono spostati al 30 giugno 1966 i limiti di tempo utili per poter godere dei benefici riguardanti l'ammodernamento del naviglio mercantile, e la somma stanziata per l'occorrenza ammonta a 10 miliardi di lire.

La legge 9 gennaio 1962, n. 1, contenente le norme per l'esercizio del credito navale, prevede, come è noto, impegni di spesa per contributi da corrispondere per lavori di

costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi mercantili, impegni di spesa che scadevano il 30 giugno 1965. Tenuto presente che le domande già presentate per l'ammissione ai benefici in parola superano di gran lunga la somma stanziata (150 miliardi contro 100 miliardi stanziati) e tenute ancora presenti le nuove domande che perverranno in avvenire, appare indispensabile autorizzare nuovi stanziamenti, che con il disegno di legge n. 434 sono previsti in lire 2 miliardi, da distribuire nel periodo dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1968.

I benefici di cui trattasi, che si concretano nel pagamento da parte dello Stato di un contributo di interesse del 3,50 per cento, darebbero i mezzi per portare la flotta italiana ad una consistenza totale vicina ai 6,5 milioni di tonnellate lorde.

Le ragioni che militano a favore dell'approvazione di questo disegno di legge si possono compendiare nelle seguenti considerazioni.

Il nuovo stanziamento previsto è altamente produttivo perchè costituisce una delle premesse necessarie per lo sviluppo della consistenza della flotta, e ciò consentirà di ammortizzare in brevissimo tempo, in termini di risparmio di valuta, mediante l'impiego del nostro naviglio per le importazioni via mare, la misura globale dell'investimento.

Si conseguiranno inoltre dei guadagni netti di valuta mercè l'impiego di navi italiane in operazioni di trasporto di merci esportate in transito e tra terzi Paesi e di trasporto di passeggeri stranieri, guadagni che nel 1958 erano di 122,1 milioni di dollari, e che sono saliti nel 1962 a 149,8 milioni di dollari.

L'assunzione da parte dello Stato della corresponsione del contributo di interesse rappresenta un mezzo per porre le imprese armatoriali in una posizione di maggiore competitività nel mercato internazionale, perchè il ridotto onere di interessi porta una riduzione di costi aziendali e rende così remunerativi noli che altrimenti potrebbero non esserlo.

Relativamente all'economia aziendale dei cantieri, il provvedimento stimola l'effettuazione di commesse e contribuisce al con-

seguimento di un livello soddisfacente della capacità produttiva dell'industria cantieristica.

Con la legge 31 marzo 1961, n. 301, che prevede modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, e che scade il 30 giugno 1964, cioè tra appena due mesi, vengono concessi contributi integrativi per la costruzione di navi a favore dei cantieri navali italiani in considerazione dei loro maggiori costi rispetto ai cantieri esteri (giapponesi, tedeschi, svedesi, olandesi).

Necessita provvedere all'ulteriore stanziamento di 14 miliardi per l'integrale applicazione della legge n. 301, nuovo stanziamento che viene appunto previsto dal disegno di legge n. 435 per il periodo che va dal 1° luglio 1964 al 30 giugno 1966. Quest'ultima legge ha già consentito un intervento dello Stato nella costruzione di circa un milione e mezzo di tonnellate di nuovo naviglio, di cui 300.000 per conto di committenti stranieri. Molto difficilmente i cantieri navali avrebbero potuto ottenere tale carico di lavoro se non avessero avuto i contributi di cui sopra, la mancanza dei quali avrebbe significato nel passato, e significherebbe ancora di più per l'avvenire immediato, una crisi profonda in un settore produttivo che impiega direttamente oltre 30.000 unità lavorative ed ha un fatturato di 120 miliardi di lire all'anno.

Questa, onorevoli colleghi, è l'impostazione dei tre disegni di legge, che, direi, fornisce la dimostrazione, a mio giudizio evidente, della opportunità, anzi della necessità, che questi tre provvedimenti siano approvati dal Senato e rapidamente anche dall'altro ramo del Parlamento.

Nell'accingermi a fare qualche considerazione sul dibattito, desidero premettere che intendo mantenermi fedele alla promessa che ho fatto, quella cioè di occuparmi esclusivamente di questi tre disegni di legge. Dalla discussione veramente interessante e dagli interventi veramente appassionati che abbiamo avuto il piacere di ascoltare, abbiamo constatato che tutti i settori della nostra Assemblea concordano sulla necessità della

sollecita approvazione dei tre disegni di legge. Il dissenso di un settore infatti non riguarda la validità dei provvedimenti che noi ci accingiamo ad approvare sotto la spinta della necessità e dell'opportunità, ma (mi corregga il senatore Adamoli se interpretato male il suo pensiero) la circostanza che essi non siano stati inquadrati in una visione più ampia, nella quale invece dovrebbero essere collocati insieme tutti i grossi, importanti problemi che interessano la marina mercantile, nelle molteplici manifestazioni della sua attività, di cui le più importanti sono l'armamento e la costruzione (l'ammodernamento infatti rientra nell'armamento).

D E L U C A L U C A . Senatore Florena, la Capitaneria di porto di Crotone ha chiesto da dieci anni una barca a motore, perchè dispone soltanto di una barca a remi!

F L O R E N A , *relatore*. Mi permetto di ricordarle, senatore De Luca, che, in sede di discussione del bilancio della Marina mercantile, proprio io invitai il Governo ad affrontare il problema dell'ammodernamento delle dotazioni delle Capitanerie di porto. Ad ogni modo il miglioramento c'è stato, anche se Crotone non ha avuto la barca a motore. Io, che mi sono occupato profondamente del problema, posso dirle che molte Capitanerie di porto hanno avuto mezzi migliori e in maggior numero, così che sono state messe in condizione di funzionare meglio.

Come già sostenni in quella sede, le Capitanerie di porto debbono poter agire con mezzi idonei per la protezione della pesca e per la salvaguardia dei diritti del demanio marittimo. Purtroppo non sempre le attrezzature e l'organizzazione non capillare delle Capitanerie sono idonee allo scopo. Ma questo è un problema che ci porta fuori dal tema che stiamo trattando: al più può essere un indice che vi sono delle cose, anche piccole, che in dieci anni non si è riusciti a mettere a posto.

Ritornando all'argomento, rilevo che il settore di questa Assemblea che non appro-

va questi provvedimenti di legge giustifica il suo dissenso non sulla base dell'inopportunità dei provvedimenti in sè, ma piuttosto in considerazione della necessità di lasciare da parte questi interventi non definitivi e non risolutivi e di affrontare con una maggiore ampiezza di vedute (voi dite con coscienza politica) i grossi problemi della marina mercantile. Ed allora, senatore Adamoli, io direi che siamo quasi d'accordo, nel senso che voi non dite che questi provvedimenti non li volete. Voi affermate: noi vi diciamo di no perchè questi problemi debbono essere affrontati in maniera più generale e più concreta, cosicchè non ci sia bisogno di ricorrere a questi strumenti per poter mantenere in piedi certe organizzazioni cantieristiche o per poter effettuare ammodernamenti di navi, cioè per far fronte ad esigenze che invece dovrebbero entrare in una visione generale delle necessità da affrontare per risolvere tutti i problemi della marina mercantile. E questa visione voi volete che si allarghi fino ad includere tra questi problemi non solo l'impostazione dei cantieri, ma l'impostazione dell'armamento, delle demolizioni, eccetera. Anzi, avete parlato anche di porti; quindi il problema si è esteso fino a comprendere proprio tutto il campo delle attività che si legano alla marina mercantile.

Io penso tuttavia che, se oggi non abbiamo uno strumento vasto, complesso ed inquadrato in maniera tale da dare l'affidamento che si possano raggiungere quelle finalità a cui tutti tendiamo, questo non debba escludere l'approvazione dei tre disegni di legge in esame. Caro collega Adamoli, quando penso a quello che si fa in Svezia, a quello che si fa in Giappone, e considero che noi non siamo ancora riusciti a fare altrettanto, mi rendo conto di come queste aspirazioni siano sentite, legittime, ma penso anche che determinate condizioni ambientali, determinate condizioni finanziarie possano avere impedito di raggiungere quella finalità ultima che è indubbiamente una finalità essenziale, preminente e vitale. Ma con questo non possiamo dire che i provvedimenti che ci proponiamo di approvare oggi siano da respingere, perchè

dobbiamo metterci subito al tavolo per risolvere i problemi generali. Dalla breve esposizione che ci ha fatto l'illustre signor Ministro in sede di Commissione si rileva che tali problemi sono già bene inquadrati nell'impostazione della sua visione programmatica, ed egli quasi ci ha detto di avere la ferma volontà di presentare, in un tempo relativamente breve o, per lo meno, quanto più breve possibile, in funzione di tutti i problemi generali che investono il programma del Governo attuale, il programma che si riferisce all'attività della marina mercantile, e quindi anche ai cantieri.

Ma allora, sempre mantenendomi sulla linea della mia impostazione, sono confortato dal pensiero che questi tre disegni di legge, direi, sono considerati da tutti noi opportuni e necessari, salvo quella riserva che voi, senatore Adamoli, avanzate manifestando diffidenza e, direi quasi, sfiducia per la azione del Governo, alla quale invece noi guardiamo con fiducia perchè siamo convinti che i grossi problemi che interessano tutta l'attività della marina mercantile saranno affrontati e risolti con quei criteri di priorità che sono indispensabili, dovendo il Governo affrontare problemi economici generali di ampiezza tale da far veramente pensare che il suo compito è di una difficoltà gravissima. La discussione che si è svolta sui tre disegni di legge, alla quale ho assistito con tanto interesse, è stata veramente positiva nel complesso. Gli interventi di tutti i colleghi sono stati pregevoli. Io ho segnato i nomi di tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito, ma forse potrei sbagliare nell'indicarli o dimenticarne qualcuno, perciò mi riferisco a tutti in generale, dall'amico carissimo Dominedò al collega Ferroni, dai senatori Roselli, Crollalanza, Rubinacci e Rocca al senatore Adamoli, il quale ha fatto veramente un intervento interessantissimo.

Ma naturalmente, collega Adamoli, io non posso seguirvi quando partite da questa premessa: il Governo italiano di oggi e i Governi che l'hanno preceduto non hanno fatto niente per la marina mercantile.

A D A M O L I . Ma chi ha detto questo?

F L O R E N A , *relatore*. Pressappoco è stata questa la vostra tesi.

A D A M O L I . No, neanche pressappoco!

F L O R E N A , *relatore*. Allora avete detto: avete fatto poco per la marina mercantile. Va bene così?

Però le vostre argomentazioni che, secondo il collega Adamoli, sarebbero confortate anche dalle cifre, porterebbero proprio ad una valutazione negativa della azione svolta nei riguardi della marina mercantile dai Governi che si sono succeduti.

Allora, quando io sento queste affermazioni e, ricordando quella che era la nostra situazione alla fine della guerra, guardo quella che è oggi, debbo dirvi questo: se voi esprimete questa opinione perchè vi basate solo sul confronto con quelle marine mercantili che sono riuscite a presentarsi, sia nell'agone internazionale, sia in campo nazionale, in condizioni migliori di quelle in cui si trova la marina mercantile italiana, potete avere in parte ragione. Ma se noi confrontiamo la nostra marina con tante altre marine e consideriamo le condizioni in cui essa si trovava alla fine della guerra, io vi dico che dobbiamo onestamente riconoscere che si è fatto molto; non si è fatto quello che si pensava, da parte di qualcuno, di poter fare, ci sono altri che sono riusciti ad organizzarsi meglio, ma questo non deve consentire di affermare che in Italia si sia ignorato il problema della marina mercantile e che il settore della marina mercantile sia andato in malora. Perchè non è certo questa la situazione.

Io non faccio della retorica; vi esorto a guardare i nostri cantieri, che sono in grado di costruire navi che sono apprezzate e giudicate positivamente in tutto il mondo. Io guardo piuttosto all'avvenire, guardo alla necessità, per il nostro Paese, di approntare i mezzi perchè la marina mercantile italiana si possa presentare, nella competizione internazionale dei traffici marittimi, in condizioni di potenza tali da trovarsi in una posizione vantaggiosa rispetto alle altre marine concorrenti.

E badate che questo io lo dicevo già nel 1961, quando, parlando della marina mercantile — allora eravamo in una fase di crisi grave dei noli, di scoraggiamento generale e si pensava di trovarsi di fronte al crollo di tutta la marina mercantile, direi quasi mondiale — esortavo a tener duro, con la visione dei popoli nuovi che si affacciavano alla vita, delle centinaia di milioni di uomini che prima non avevano bisogno neppure di un paio di scarpe o di una pezzuola per coprirsi e che si sarebbero invece presentati con tutte le legittime necessità del vivere civile, per cui noi avremmo avuto enormi possibilità nel campo dei trasporti proprio per la posizione geografica dell'Italia. In vista di tale prospettiva, sostenevo già da allora che era necessario fare tutto il possibile perchè la nostra marina mercantile fosse preparata ad essere presente nella competizione internazionale, che sarebbe divenuta sempre più viva, per la conquista di tali mercati o, per lo meno, per i rifornimenti massicci che si sarebbero dovuti effettuare per centinaia di milioni di uomini.

È questa una visione che ho avuto, ripeto, sin dal 1961, quando, se vi ricordate, si parlava della situazione dei noli con terrore; c'era una crisi dei noli che faceva spavento, eravamo in un periodo in cui pareva non ci fosse salvezza. Capisco che l'andamento dei noli si è sempre presentato con una linea sinusoidale, con crisi e riprese. Si affermava allora anche che il sorgere dell'aviazione avrebbe certamente determinato la morte della marina mercantile, soprattutto delle navi passeggeri; io sostenevo invece che questo non sarebbe avvenuto mai, perchè ho sempre avuto fiducia nel mare. Noi siamo una Nazione marinara, e lasciamo stare la storia, le tradizioni e retoriche di questo genere ...

G R A Y . La tradizione non è retorica!

F L O R E N A , *relatore*. Non faccia osservazioni assolutamente fuori luogo. Io ho sempre considerato la situazione nostra di oggi determinata dalla presenza di centinaia di milioni di uomini ai quali l'Italia è vicina per la sua posizione geografica.

Concludo. Ho ascoltato con molto interesse le cose dette e le valutazioni preziose enunciate in questa discussione, che certamente saranno riprese in altra sede e che dimostrano l'importanza del problema della nostra marina mercantile. E quando parlo di marina mercantile, parlo anche di cantieri (caro collega Roselli, mi ha commosso la sua impostazione, perchè veramente bella ed umana). Noi possiamo guardare con fiducia all'avvenire, fidando che l'azione del Governo si estrinsechi e si concretizzi in provvedimenti di carattere massiccio, affinché la nostra marina mercantile possa prendere, nel campo internazionale, la posizione che le compete, anche per quanto si riferisce all'industria cantieristica. Io non voglio seguire il collega Adamoli nella sua distinzione fra cantieri di Stato e non di Stato; sembrerebbe, dalla sua esposizione, che in Italia si sia venuta a determinare una situazione in stridente contrasto con tutta la sua ideologia, giacchè le critiche più dure egli le ha rivolte ai cantieri di Stato. Io osservo che i nostri cantieri, di Stato o non di Stato, si avviano alla soluzione del loro problema fondamentale, cioè quello della razionalizzazione, dell'ammodernamento, dell'impostazione di mezzi di lavoro e organizzativi che li mettano in condizioni di poter competere con i grandi complessi cantieristici del mondo, tra i quali in prima linea quelli svedesi e quelli giapponesi.

Con ciò, signor Presidente, chiudo il mio intervento, perchè credo che l'onorevole Ministro potrà, con maggiore ampiezza e naturalmente con maggiore responsabilità della mia, fornire all'Assemblea assicurazioni che possano non dico tranquillizzarla, ma per lo meno farle comprendere che c'è la decisa buona volontà di fare. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della marina mercantile.

S P A G N O L L I, *Ministro della marina mercantile.* Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, debbo rilevare con compiacimento come il rinvio dei tre disegni di legge all'esame dell'Assemblea, se ha signifi-

ficato il prolungamento dell'*iter* legislativo, ha costituito un'occasione veramente proficua per un'ampia discussione alla quale gli intervenuti hanno portato un sostanziale ed elevato contributo. La colpa, se c'è stata colpa per il rinvio, la definirei, superando la polemica, una *felix culpa*.

Debbo quindi preliminarmente ringraziare tutti i colleghi, sia quelli della maggioranza, sia quelli della minoranza, che hanno voluto esporre tesi, suggerimenti, dati, notizie che testimoniano il vivo interesse con cui il Senato segue i problemi marinari. E ringrazio particolarmente il mio predecessore senatore Dominedò, il quale ha portato nel dibattito la sua competenza maturata negli studi e nell'esperienza di Governo.

La discussione in Aula ha consentito un dialogo ispirato al conseguimento della verità, e io ritengo che, come metodo di vita e di azione, sia sempre opportuno cogliere gli accenti di verità anche negli avversari. A questo conseguimento della verità hanno dato un contributo concreto tutti, anche le minoranze.

Il mio ringraziamento va quindi a tutti, dal senatore Roselli al senatore Genco, dal senatore Rubinacci al senatore Ferroni, al senatore Zannier, dal senatore Roda al senatore Crollanza, dal senatore Vidalì al senatore Adamoli, anche se su parecchi punti non posso, evidentemente, concordare con le tesi esposte da qualcuno di loro.

Ringrazio anche per i cortesi apprezzamenti che sono stati rivolti alla mia persona; un po' scherzosamente, ma in maniera veramente cortese, si è accennato alla mia origine montanara, quasi meravigliandosi che un montanaro sia stato destinato a compiti un po' lontani da quelli che gli sono propri. È stato anche detto, però, che questo montanaro si è avvezzato nella pianura lombarda ad una mentalità di politica aziendale più che di politica in senso comune.

Ringrazio anche di questo; avevo bisogno di questo incoraggiamento perchè veramente ho trovato le acque piuttosto agitate, e, d'altro canto, i miei primi contatti con il mondo del mare, con la gente più umile, con i pescatori, come è avvenuto alcune settime-

ne or sono, mi hanno fatto vedere che in definitiva i miei montanari, dal punto di vista della durezza della vita, sono simili a coloro che lavorano sul mare. Sono stato quindi particolarmente lieto, recentemente, di aver potuto partecipare ad una cerimonia per dare ai navigatori anziani, con più di quarant'anni di navigazione, dei modesti riconoscimenti, perchè mi pare che anche così si risponda ad un dovere verso la gente più umile che quotidianamente si sacrifica nel lavoro.

Sui problemi dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, che i tre disegni di legge in esame intendono avviare a soluzione, il Senato attende, io penso, dal Ministro della marina mercantile opinioni, notizie e dati chiari e obiettivi. Dal canto suo il Governo, che ho l'onore di rappresentare, si attende dal Senato decisioni sagge, coordinate all'esigenza di sostenere e promuovere l'industria delle costruzioni navali e a quella del buon uso del pubblico denaro, e decisioni sollecitate in relazione

alla situazione dell'apparato produttivo e alle possibilità di occupazione di questo settore vitale per una Nazione marinara come la nostra ed importantissimo per l'economia locale di non poche città e regioni.

Non posso qui omettere di ricordare il carattere anticongiunturale dei tre provvedimenti in esame, che in verità armonicamente si fondono nella unità dello scopo da conseguire.

Debbo altresì richiamare l'attenzione del Senato sul fatto che provvedimenti diretti a fronteggiare situazioni di crisi nell'industria delle costruzioni navali, come del resto è stato ricordato da qualche oratore, sono ricorrenti, nonostante i ripetuti tentativi di dare una definitiva soluzione ai problemi di questo fondamentale settore produttivo. Io stesso, in questi primi mesi di rodaggio al Ministero della marina mercantile, ho avviato e sto conducendo iniziative in questo senso, nel quadro della politica di programmazione e dei piani economici quinquennali.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*). Posso fin d'ora assicurare che ogni sforzo sarà fatto con azione coordinata e volenteroso impegno, ma debbo anche avvertire che i problemi sono estremamente complessi e le soluzioni, di conseguenza, difficili. Sappiamo tutti che la secolare vita dei cantieri navali è una ininterrotta alternativa di momenti di attività febbrile e di momenti di crisi. Lo comprova la storia di uno dei più famosi e gloriosi cantieri italiani: l'Arzanà dei veneziani. È stato qui ricordato che l'Adige va verso l'Adriatico: io, per quanto debba essere indipendente dall'uno e dall'altro mare, evidentemente posso permettermi di ricordare Venezia e il suo glorioso Arzanà, fondato, secondo la tradizione, agli albori del XIII secolo e la cui poderosa attività impressio-

nò Dante Alighieri che ad esso dedicò alcune terzine della Divina Commedia.

Questo grande cantiere, che ebbe il primo posto tra le industrie della Repubblica veneta — cito fedelmente considerazioni testuali di un insigne storico, Gino Luzzatto — già nel XIII secolo entrò in crisi in conseguenza delle variazioni delle condizioni politiche e militari e della congiuntura economica, le quali determinavano variazioni improvvise e notevoli nella richiesta di costruzioni che, a loro volta, cagionavano una varietà di disposizioni tale da far apparire contraddittoria la stessa politica cantieristica della Repubblica veneta.

Sarebbe bello ed interessante indugiare sulla storia cantieristica italiana nei secoli, fino ad arrivare alla legge Benni del 1938, ma evidentemente il discorso si farebbe trop-

po lungo. Quello che mi preme qui affermare, però, è che le ricorrenti crisi nell'industria cantieristica non sono da ascrivere a colpe dei Governi, bensì ad un complesso di fattori di varia natura.

Desidero anzi rivendicare al merito dei Governi del dopoguerra una politica delle costruzioni navali di ampia portata, organicamente concepita, della quale sono state espressione la legge Saragat, la legge Cappa, la legge Tambroni ed altre ancora, che, se non hanno risolto il secolare problema degli squilibri dell'industria delle costruzioni navali, hanno permesso alla Nazione di ricostruire la propria flotta mercantile distrutta e di raggiungere una consistenza di oltre 5 milioni e 600 mila tonnellate di stazza lorda.

Spero che anche il Governo di cui ho l'onore di far parte possa dare un rilevante contributo alla soluzione dei ricorrenti problemi dell'industria navale. Il Ministro della marina mercantile intende fare (e sta facendo) tutto quanto è in suo potere per avviare quanto prima possibile un'organica politica delle costruzioni navali e dell'industria cantieristica, coordinata e inquadrata nella politica generale di programmazione, con i seguenti precisi e concreti obiettivi.

Primo: utilizzare e mettere in valore il potenziale tecnico e umano disponibile, nella misura massima consentita dall'equilibrato sviluppo dell'economia nazionale complessivamente considerata (i cantieri debbono essere visti così e non come un problema a sè stante), tenuto conto anche delle esigenze di carattere sociale, intimamente connesse agli aspetti produttivistici.

Secondo: assicurare una continuità di occupazione in forme costantemente più produttive, facilitando l'adattamento progressivo alle situazioni poste dal Mercato comune e dalla collaborazione internazionale (come è stato efficacemente richiesto, del resto, dal senatore Roselli), utilizzando nel miglior modo le risorse esistenti, riducendo al massimo il costo delle trasformazioni, creando, quando occorra, mediante le riconversioni, nuove attività suscettibili di assicurare alla mano d'opera un impiego produttivo.

Terzo: promuovere, mediante il coordinato impiego di tutti i mezzi disponibili, la migliore efficienza produttiva e competitiva dell'apparato cantieristico nazionale, in modo da eliminare gradualmente la necessità dei contributi statali che, in buona sostanza, accollano alla collettività — vale a dire ai contribuenti — le insufficienze produttive e gli squilibri del settore.

Anche il problema — visto che se ne è accennato — dell'articolo 110 del Codice della navigazione (compagnie portuali e poteri del Ministro per le cosiddette autonomie funzionali) deve essere affrontato in maniera globale e unitaria, nell'interesse comune del Paese, nel quale interesse si inquadrano i problemi di dignità e di solidarietà per tutti coloro che sul porto e del porto vivono.

È chiaro che questi obiettivi sono difficili da raggiungere, ma si deve proprio riconoscere che si tratta di obiettivi possibili e doverosi, così che ogni sforzo dovrà essere fatto; e, per quanto dipende da me, cercherò di farlo. Tra l'altro, vi sono difficoltà per la provvista dei mezzi finanziari e difficoltà per il coordinamento della politica cantieristica nazionale con le direttive della Comunità economica europea, oltre a molte altre difficoltà derivanti da spiegabili, anche se non sempre persuasive, aspirazioni, ambizioni, resistenze locali. Bisogna veramente avere il coraggio di dire anche molti « no », che devono essere motivati ma che, se necessari, devono essere detti.

È evidente che questo organico programma, che dovrà essere tradotto in provvedimenti da sottoporre al Parlamento, non può essere realizzato subito, non fosse altro per l'esigenza di inquadrarlo nella politica di programmazione, che troverà la sua piena espressione nel piano quinquennale che sarà predisposto dal Governo, secondo l'impegno programmatico, entro il prossimo mese di luglio.

Frattanto sono necessari altri provvedimenti, poichè le leggi in vigore hanno praticamente perduto la loro efficacia con l'esaurimento delle indispensabili coperture finanziarie. Per queste ragioni sono stati predisposti e presentati al Parlamento i tre prov-

vedimenti di cui si è discusso e di cui discutiamo: provvedimenti che costituiscono la premessa all'accennato programma di più ampio respiro già in preparazione, come ho avuto occasione di comunicare in sede di Commissione. I provvedimenti proposti creano, infatti, a guisa di ponte (userei questa definizione che mi sembra più appropriata e più bella che non quella di provvedimenti-tampone), una saldatura tra le leggi esistenti e quelle nuove, evitando che si inaridisca intanto l'attività produttiva dei cantieri: il che inevitabilmente determinerebbe una crisi nell'occupazione e renderebbe in definitiva ancora più oneroso l'intervento, pur necessario, per assicurare la produttività e l'occupazione in questo settore. Non ripeterò qui gli argomenti svolti nelle relazioni che accompagnano i tre disegni di legge le quali spiegano la ragione, la portata e gli specifici obiettivi dei tre provvedimenti. So benissimo che, anche per la loro natura transitoria, essi non possono essere considerati se non un ragionevole compromesso tra i mezzi attualmente disponibili ed i propositi.

Desidero a questo punto associarmi alle espressioni di compiacimento, da varie parti espresse, per le diligenti, pregevoli relazioni del senatore Florena, che ringrazio anche per il suo contributo orale ed al quale sono particolarmente grato per la sua fatica e la sua collaborazione.

In questa visione apprezzo anche le intenzioni che hanno ispirato la presentazione di taluni emendamenti, che devono essere attentamente meditati e tenuti presenti per l'avvenire e per una impostazione più organica, anche se oggi non possono essere accolti. Ragioni senza dubbio rispettabili e comprensibili hanno indotto il senatore Rubinacci, nella sua ampia esposizione — ed anche di questo particolarmente lo ringrazio — a presentare tre emendamenti sui quali dirò quanto segue: l'emendamento al disegno di legge sulle demolizioni osta alla finalità del provvedimento, che è quella di migliorare la flotta nazionale demolendo il naviglio vetusto e sostituendolo con navi nuove, più idonee a sostenere il peso della concorrenza internazionale. A tal fine non

mi sembra opportuna una limitazione, che servirebbe a frenare il processo di svecchiamento, innovando rispetto alle leggi precedenti che avevano il medesimo fine e che, come anche il senatore Ferroni ha rilevato, hanno conseguito risultati favorevolissimi.

L'emendamento al disegno di legge sul finanziamento della legge n. 301 creerebbe discriminazioni tra committenti esteri e nazionali tali da limitare la libera disponibilità del naviglio e da minacciare una riduzione del carico dei lavori dei cantieri, mentre la finalità ricercata è quella di agevolare l'industria cantieristica nella ricerca di commesse, sia in Patria, sia all'estero.

Il terzo emendamento del senatore Rubinacci, relativo al disegno di legge sul credito navale, non ha in concreto motivo di essere in quanto le imprese armatoriali estere sono già escluse dal finanziamento.

Accolgo invece gli emendamenti presentati dal senatore Genco sull'elevazione dell'età delle navi acquistate all'estero assistibili col credito e sull'opportunità di disciplinare con un'unica norma le demolizioni, vuoi delle navi di ferro, vuoi di quelle in legno. Tali emendamenti rispondono infatti ad esigenze sostanziali meritevoli di considerazione.

Accolgo gli emendamenti proposti dal relatore, senatore Florena, circa l'estensione del contributo anche alle navi in corso di costruzione in proprio presso cantieri e la estensione delle facilitazioni fiscali anche ai cantieri; come del resto, evidentemente, accolgo gli emendamenti concernenti le coperture finanziarie, che hanno lo scopo di adeguare i disegni di legge in esame alla nuova legge sul bilancio unico e annuale.

Il collega senatore Zannier ha chiesto che venga emendato l'articolo 2 del disegno di legge n. 434 per quanto concerne l'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore alle 1.500 tonnellate.

In verità posso dirvi che durante la preparazione del provvedimento avevo anche io qualche dubbio — la verità deve essere sempre detta — pensando che, in un momento di congiuntura nel quale non abbiamo bisogno di mandare fuori capitali, ciò potesse sembrare strano e potesse sembra-

re veramente una eccezione. Peraltro, nelle discussioni intervenute con i competenti uffici del Tesoro, da calcoli fatti abbiamo visto che questo esborso poteva essere produttivistico, poichè successivamente ci avrebbe fatto risparmiare altra valuta, con la acquisizione di mezzi naviganti idonei.

D'altro canto, io sono sensibile al metodo di sentire possibilmente prima le categorie e i settori interessati, piuttosto che trovarmi poi di fronte a tutta una serie di *pro memoria* e di proposte — l'esperienza di Vice Presidente della 5ª Commissione in qualche cosa soccorre — che dopo è più difficile apprezzare, mentre prima questo contatto con il Paese può essere quanto mai importante, direi imprescindibile. Bisogna stare in contatto con il Paese; e ciò, in questo caso, ha significato essere a contatto con quelli che uso definire gli artigiani del mare, che mi hanno fatto sentire veramente che questo emendamento, così come è stato proposto, è un emendamento apprezzabile.

Vorrei ora aggiungere qualche cosa in merito all'aspetto sociale del problema dei cantieri, problema di cui si sono occupati diversi senatori nei loro interventi. Per quanto riguarda l'incidenza del lavoro sulla produzione, è indubbio che il miglioramento dei salari rappresenta un maggior costo di produzione; ma è altrettanto indubbio — e ciò sia detto per quelle parti politiche che ci accusano, talvolta, di non tener conto dell'elemento sociologico — che il fine che ci poniamo non è quello di bloccare o di comprimere i salari, bensì di accrescere la produttività del lavoro, seguendo schemi che siano simili, per esempio, a quelli della Svezia (ho intenzione, se riuscirò a conciliare il dovere di star fermo al banco del Governo o al Ministero con quello di andare in giro, di vedere le cose come veramente sono sul posto e di avere contatto con gli uomini) dove ad altissimi salari corrisponde una altissima produttività del lavoro, tale da mettere i cantieri svedesi, a parità con quelli giapponesi, al vertice della competitività su scala mondiale.

L'aumento dei salari che si è verificato nel settore metalmeccanico può rappresentare, pertanto, un aggravio di costo solo in ter-

mini di non adeguato sviluppo della produttività. In concreto dal 1961, epoca dell'entrata in vigore della legge n. 301, tuttora vigente, ad oggi, l'incidenza dei costi della mano d'opera nelle costruzioni navali risulta aumentata di circa il 50 per cento. Peraltro, la produttività del lavoro ha subito un aumento del 35-40 per cento.

Il ferro lavorato giornalmente da un operaio è infatti passato mediamente da 50 a 65-70 chilogrammi, grazie all'influsso del progresso tecnico ed alla razionalizzazione dei sistemi di lavoro.

Tale sviluppo è in corso, e proprio la mancata presentazione dei tre provvedimenti in questione avrebbe nociuto al processo di incremento della produttività, possibile soltanto in un clima di sufficiente carico di lavoro dell'industria cantieristica.

Il senatore Adamoli, che è molto esperto in materia — ed io lo ringrazio in modo particolare di quanto ha detto — ricorderà certo che la crisi cantieristica non è una nostra trovata o una prerogativa del nostro Paese, posto che organi internazionali come l'O.C.S.E. e lo stesso M.E.C. si preoccupano di una crisi generale che risparmia oggi in pratica soltanto il Giappone e la Svezia. Attribuire la colpa della crisi al Governo richiama quindi alla mente le colpe dell'Untorello di manzoniana memoria.

Del resto i provvedimenti che vengono ora presentati all'esame del Parlamento non rappresentano se non la continuazione logica di quella serie di interventi che, nel dopoguerra, si sono esplicitati senza soluzione di continuità per favorire lo sviluppo della marina mercantile nazionale e per assicurare ai cantieri la necessaria continuità del lavoro. Possiamo al riguardo distinguere tre periodi di tempo:

a) il periodo che parte dall'epoca della fine della guerra e giunge fin verso il 1952, periodo che chiameremo della ricostruzione e che si conclude con il raggiungimento di una consistenza di naviglio di 3 milioni e mezzo di tonnellaggio lordo, cifra corrispondente a quella del 1939. In tale periodo hanno operato leggi concedenti agevolazioni di vario genere, dai contributi ai cantieri (legge del 1949) alle norme speciali per la ricostru-

zione del naviglio di piccolo cabotaggio, dalle agevolazioni fiscali ai contributi di miglioramento, eccetera, le quali hanno facilitato l'opera di ricostruzione in un tempo nel quale occorreva dapprima preoccuparsi di avere la disponibilità di mezzi galleggianti, quali che essi fossero, in misura adeguata alle esigenze economiche;

b) il periodo che dal 1952 giunge al 1958-59, il quale coincide con uno sviluppo quantitativo della flotta accompagnato dai primi fruttuosi tentativi di ridurre l'età media del naviglio, in progressivo aumento a causa del gran numero di navi anziane acquistate nel periodo precedente in relazione alle ridotte possibilità di finanziamento degli armatori ed all'esigenza di disporre di navi di qualsiasi tipo e qualità. Sono caratteristiche di questo periodo le leggi del 1954 e 1955, la prima delle quali dette ai cantieri italiani la possibilità di acquisire, nel giro di 6 anni, oltre 2 milioni e 700 mila tonnellate lorde di nuove costruzioni e dette all'armamento italiano la possibilità di espandere e, in parte, rinnovare le proprie flotte sociali;

c) il periodo che, avendo avuto inizio nel 1959, è in corso di compimento e che è stato caratterizzato dalle leggi del 1959 e del 1962 sul credito navale. Grazie a queste leggi i cantieri hanno lavorato ad un ritmo sufficiente e la flotta italiana ha migliorato profondamente la sua composizione qualitativa, tenuto conto che dal 1958 al 1963 le navi di età inferiore ai 10 anni sono passate dal 36 al 53 per cento del tonnello complessivo. Il periodo è stato però caratterizzato da una stasi nell'incremento della consistenza della flotta mercantile, aumentata negli ultimi cinque anni, in seguito all'intenso processo di svecchiamento, soltanto del 2 per cento annuo. Siamo scesi così dal quinto al settimo posto nella graduatoria mondiale, ma abbiamo rinnovato la nostra flotta, e questo risultato ci deve rendere tutti fieri. Si tratta ora di riprendere il terreno perduto quantitativamente, e proprio per questo la politica dell'incentivo statale è necessaria.

È stato ricordato che i tre provvedimenti ora presentati dovranno riportare, una vol-

ta che sia stato raggiunto un soddisfacente sviluppo qualitativo generale, un incremento quantitativo. Oggi la nostra flotta è composta di un numero di navi da passeggeri generalmente sufficiente, salvo per quanto riguarda le unità adibite ai collegamenti con la Sardegna. Io sono molto sensibile a questo problema, perchè bisogna veramente ricordare che l'Italia è un ponte nel mare Mediterraneo e che abbiamo dei doveri per quanto riguarda il miglioramento dei collegamenti tra Continente ed Isole.

Occorre pertanto migliorare anche qualitativamente, e in modo continuo, dato che la principale arma della nave nei confronti della concorrenza aerea sta nell'efficienza dei servizi, come dimostra il brillante esempio della « Leonardo da Vinci », che ha navigato per tre anni con un coefficiente di utilizzazione del 97 per cento.

Per contro, la consistenza della flotta da carico secco alla fine del 1963 (due milioni 682 mila tonnellate lorde) e della flotta cisterniera (un milione 980 mila tonnellate lorde) è sufficiente, come dimostrano le cifre sul passivo della bilancia dei trasporti marittimi: passivo dovuto allo squilibrio tra l'accrescimento dei traffici, aumentati dell'85 per cento in cinque anni, e l'aumento del rendimento della flotta che, tenuto conto anche delle maggiori prestazioni rese possibili dal progresso tecnico, si aggira sul 40 per cento in termini di incremento di capacità qualitativo e quantitativo.

Problemi particolari si pongono poi nel settore del naviglio peschereccio, dove urge sviluppare la flotta oceanica se vogliamo ridurre l'esborso valutario dovuto all'importazione di prodotti ittici, che nel 1963 ha raggiunto i 60 miliardi. Così pure nel settore del naviglio di cabotaggio e mediterraneo, dove il processo di svecchiamento deve avere ancora inizio, e perciò abbiamo proposto misure creditizie particolari per l'acquisto all'estero di navi di seconda mano di bassa età. Così pure nel settore dei tipi di navi più rispondenti alle attuali esigenze economiche, dove è importante agevolare la costruzione di navi « porta-rinfuse » di elevata portata, e quindi di bassi costi unitari di esercizio, assecondando la politica già messa

in atto dall'armamento nazionale, che figura ai primissimi posti nel mondo per ordinazioni di navi di questo tipo (al terzo posto sei mesi or sono, secondo statistiche di fonte estera, immediatamente dopo la Liberia e la Norvegia).

I tre provvedimenti rappresentano un ulteriore anello nella catena degli interventi statali, di quegli interventi che, ancorchè disgiunti, hanno consentito di raggiungere brillanti risultati nel giro di un ventennio, e costituiscono altresì, come ho già rilevato in precedenza, un punto di saldatura tra le misure che finora hanno ispirato la politica cantieristica italiana e il futuro quadro organico di provvedimenti diretti a inserire i problemi dei cantieri e della flotta in una visione di insieme, che coordini la linea strutturale ed essenziale delle attività marinare con gli obiettivi più ampi e più generali di tutta la politica economica del Paese.

In tali obiettivi, come è stato giustamente ricordato da vari oratori, si inquadrano anche i problemi dei porti e delle autonomie locali, ricordati, a proposito di Trieste, dal senatore Zannier, delle linee di navigazione, tra cui i traghetti, di cui ha parlato, per i collegamenti con l'opposta sponda adriatica, il senatore Crollalanza (al quale mi riservo di fornire ragguagli in altra sede), del lavoro marittimo e della pesca, allo scopo di conseguire uno sviluppo generale equilibrato dei diversi settori, attraverso misure atte a promuovere di pari passo l'incremento della flotta, l'occupazione dei cantieri, la ricettività dei porti, (i porti oggi dipendono dalle navi: quando una « Queen Elizabeth » non riesce ad attraccare nel porto di Napoli e deve rimanere fuori alla fonda, ciò vuol dire che le navi determinano come debbono essere fatti i porti) la formazione di equipaggi adeguati quantitativamente e qualitativamente alla consistenza della flotta, lo sviluppo delle attività pescherecce. Noi parliamo troppo spesso di problemi economici, finanziari e fiscali e ci dimentichiamo l'uomo; noi non dobbiamo dimenticare l'uomo, che deve essere sempre più preparato, anche se è un umile pescatore, ad una visione moderna dell'attività che deve esplicare il nostro Paese sul mare. Tutto que-

sto con speciale riferimento al più vasto quadro degli interessi economici generali. In questo quadro gli investimenti nel settore marittimo sono altamente produttivi.

La costruzione nei cantieri italiani significa utilizzazione degli impianti, continuità del lavoro e risparmio o guadagno di valuta, a seconda che si tratti di commesse nazionali o straniere. Lo sviluppo della flotta significa maggiori possibilità di lavoro per la gente di mare e risparmio o guadagno di valuta, specie in un periodo di intenso incremento dei traffici marittimi che interessano l'economia nazionale. Il potenziamento dei porti significa la competitività degli scali e l'eliminazione di strozzature per un equilibrato sviluppo dell'attività economica, tributaria dei porti per altissime percentuali — il 90 per cento delle materie prime importate e il 60 per cento dei nostri prodotti esportati — percentuali che sono state ricordate dai senatori Dominedò e Rubinacci.

Lo sviluppo delle linee di navigazione significa la creazione e l'intensificazione di regolari rapporti di scambio con altri Paesi. Io sono di questo parere: se ad un certo momento fosse necessario costruire delle navi mercantili per importare, per esempio, dei piselli pur di poter esportare delle macchine, anche le più perfezionate che si fanno nel nostro Paese, ebbene, si dovrebbero costruire queste navi.

Le misure a favore del lavoro significano un adeguamento ai tempi, che valga ad evitare il fenomeno della fuga della gente di mare e delle nuove generazioni da quella che invero, senza troppa retorica, è chiamata la dura vita del mare. Gli interventi per la pesca significano uno sviluppo della produttività del settore ed una riduzione dell'esborso di valuta per le importazioni ittiche, e nei loro aspetti internazionali sono una componente di non lieve peso nei nostri rapporti commerciali con altri Paesi, da non considerare però sotto una visuale meramente settoriale.

Nei miei contatti, agli effetti del rinnovo dell'accordo, con la Jugoslavia e anche con l'ambasciatore di quel Paese, o nei contatti con la Tunisia per quanto concerne i rapporti con quel Paese, e nei miei rapporti

col Ministero degli affari esteri, ho sostenuto la tesi che noi non possiamo, non dobbiamo vedere questi accordi di settore disgiunti dal più ampio problema dei rapporti economici e commerciali con quei Paesi. Mi pare che questa sia la strada da seguire.

A tutto ciò si unisce l'esigenza di una visione dei problemi che vada al di là dell'ambito nazionale e tenga conto, sì, dei doveri, ma anche dei diritti, senatore Adamoli, che la partecipazione ad organizzazioni internazionali come il Mercato comune ci conferisce: doveri ma anche diritti. In proposito vorrei ribadire — ed i miei predecessori possono confermare quanto essi stessi ebbero già a dire al riguardo — che nessun impegno segreto esiste con la Commissione della C.E.E. e che mai il Governo italiano assumerebbe impegni clandestini nell'interesse di altri Paesi e a danno del nostro.

Da ultimo, e prima di concludere, mi sia consentito ancora di ricordare che una idonea politica marittima ha una sua premessa in un conveniente substrato legislativo. È stata mia cura, quindi, promuovere la costituzione di Commissioni di studio e di gruppi di studio per l'aggiornamento della legislazione marittima. La legge dei porti è del 1875, il Codice della navigazione è del 1942 e deve essere aggiornato alla nuova situazione democratica del Paese.

In particolare, i gruppi di studio svolgono una funzione assai utile per un Ministero che ha strutturalmente numerosi punti di contatto, direi di mezzadria, con altri organismi. Questi gruppi di studio servono proprio per inquadrare meglio i problemi e cercare le vie più idonee per risolverli. Il gruppo di studio sui porti serve appunto per una impostazione economico-produttivistica da ricercarsi in accordo con il Ministero dei lavori pubblici; quest'ultimo ha una altissima funzione dal punto di vista tecnico e del controllo, ma dal punto di vista economico-produttivistico l'iniziativa deve essere esclusivamente del Ministero della marina mercantile, ciò che ho appunto rivendicato, ritenendo che questa sia la giusta impostazione. Questo significa, come ho già detto, che probabilmente noi, in termini di buona

spesa del pubblico denaro, dobbiamo avere il coraggio di dire molti « no » motivati, ma di dire anche molti « sì » per alcune iniziative che sia opportuno finanziare, se necessario, anche più di quanto non sia previsto nei cosiddetti « lineamenti per un piano dei porti ». A questo proposito il Senato avrà appreso che, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, è stato definito in linea di massima un piano pluriennale per i porti che adesso attende il vaglio della Commissione per la programmazione.

Questo particolare gruppo di studio serve, in una visione organica, non solo per i contatti con il Ministero dei lavori pubblici, ma anche per i contatti con il Ministero del turismo, in quanto, tra gli altri problemi da affrontare, vi è anche quello relativo ai cosiddetti porticcioli turistici, e noi non dobbiamo mai dimenticare che una componente fondamentale della nostra bilancia dei pagamenti è rappresentata dal turismo. Di qui questi tentativi intesi a risolvere organicamente i vari problemi.

Altro gruppo di studio è quello stabilito d'accordo con il Ministero delle finanze per quanto concerne il demanio, onde affrontare organicamente tutti i gravi problemi che esistono in questo settore e portare ordine legislativo e normativo in esso, al fine di evitare che ad un certo momento gli italiani non sappiano più come e dove recarsi liberamente al mare, essendo tutte le spiagge assegnate in concessione.

Altro gruppo di studio è quello con il Ministero delle partecipazioni statali, con il Ministero dell'industria e con l'I.R.I. per quanto riguarda i cantieri. Non esistono cantieri di tipo A e cantieri di tipo B: esiste soltanto una impostazione economico-produttivistica; di qui la necessità di questo gruppo di studio, per esaminare a fondo anche questo problema e per esaminare che cosa possiamo fare organicamente per spendere bene il pubblico denaro ai fini delle sovvenzioni.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, ormai è veramente tempo di concludere, e chiedo scusa se rimando alcune risposte ad altra sede, in quanto avrei proprio il timore di abusare della vostra pazienza.

La discussione è stata, come ho già rilevato, veramente elevata ed ha affrontato una panoramica dei diversi problemi fondamentali che si pongono nel campo delle attività marittime. Da questa discussione, che dalla limitata sfera dei provvedimenti in esame si è allargata a più ampi orizzonti, mi auguro e spero che il Senato abbia tratto le conclusioni per un giudizio positivo sull'azione da noi svolta, azione volentersamente ispirata al proposito e all'impegno di servire con umiltà e fedeltà i grandi interessi della Nazione. (*Vivi applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione degli articoli dei singoli disegni di legge nei testi proposti dalla Commissione. Iniziamo dal disegno di legge n. 433 concernente: « Modifiche alla legge 24 luglio 1959, n. 622, recante interventi a favore dell'economia nazionale, per la parte riguardante l'ammodernamento del naviglio mercantile ». Si dia lettura dell'articolo 1.

SIMONUCCI, Segretario:

Art. 1.

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

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

PRESIDENTE. Sul secondo comma di questo articolo è stato presentato un emendamento da parte del senatore Genco. Se ne dia lettura.

SIMONUCCI, Segretario:

« Al secondo comma, sostituire le parole: " e l'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 2 è abrogato " con le altre: " l'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 2, e l'articolo unico della legge 28 ottobre 1962, n. 1604, sono abrogati " ».

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

FLORENA, relatore. La Commissione è favorevole all'emendamento.

SPAGNOLLI, Ministro della marina mercantile. Il Governo concorda con la Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti lo emendamento del senatore Genco. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Metto ora ai voti l'articolo 1 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Da parte del senatore Rubinacci è stato proposto un articolo 1-bis. Se ne dia lettura.

SIMONUCCI, Segretario:

Art. 1-bis.

I benefici di cui alla presente legge sono concessi con priorità agli armatori che hanno direttamente gestito le navi di vecchia costruzione e che intendono usufruire dei contributi per rinnovare la propria flotta.

PRESIDENTE. Invito la Commissione ad esprimere il proprio avviso su questo emendamento, sul quale il Governo si è già espresso negativamente.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione è contraria.

P R E S I D E N T E . Senatore Rubinacci, mantiene l'emendamento?

R U B I N A C C I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, non insisto nel chiedere la votazione del mio emendamento. E vorrei esporre le ragioni per cui non insisto. La tesi espressa nel mio emendamento non è infondata, ma io penso che si possa aver fiducia nel Ministro della marina mercantile, ritenendo che nell'assegnazione dei fondi saranno seguiti criteri obiettivi. Quanto alla sua obiezione, onorevole Ministro, debbo osservare che, se noi avessimo la possibilità di assegnare contributi per tutte le demolizioni, da parte di chiunque proposte, evidentemente questo emendamento non avrebbe ragion d'essere; ma poichè purtroppo contributi potranno essere assegnati soltanto a una parte di coloro che si propongono di demolire navi vecchie per costruirne di nuove, io vorrei richiamare la sua attenzione sulla necessità di evitare la concessione di finanziamenti per nuove costruzioni a persone o società che abbiano acquistato navi al solo fine della demolizione. Se abbiamo di mira il rinnovamento della nostra flotta mercantile, dobbiamo dare, a mio giudizio, la priorità agli armatori che tengono in esercizio da molti anni delle navi e che, ad un certo momento, decidono di sostituirle con navi nuove.

Su questo punto, onorevole Ministro, mi permetto di confidare nell'adozione di saggi criteri che evitino speculazioni, e che vadano invece incontro alle reali esigenze dell'ammodernamento della nostra Marina mercantile, per quanto riguarda l'eliminazione delle navi vecchie e la loro sostituzione con unità nuove. Ed è proprio per questa fiducia che ho nel Ministro e nel Ministero della marina mercantile che non insisto sul mio emendamento.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora all'articolo 2. Se ne dia lettura.

C A R E L L I , *Segretario*:

Art. 2.

Ai proprietari di navi mercantili a scafo metallico da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1948, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità, posso essere concessi i benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle presenti disposizioni.

Per avere titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio a scafo metallico per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'economia nazionale a giudizio del Ministro per la marina mercantile.

P R E S I D E N T E . Il senatore Genco ha presentato un emendamento tendente a sopprimere le parole: « a scafo metallico ».

Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione è d'accordo.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è d'accordo. Infatti l'emendamento è una conseguenza delle modifiche apportate all'articolo 1.

P R E S I D E N T E . Sempre all'articolo 2 è stato presentato un altro emendamento da parte dei senatori Fabretti, Adamoli e Vidali tendente ad inserire nel primo comma, dopo le parole: « navi da pesca oceanica » le altre: « e di altura nel mare Medi-

terraneo con scafi in legno superiori a 40 tonnellate di stazza lorda ».

Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione è contraria.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Il problema della sostituzione delle navi da pesca di altura nel mare Mediterraneo non presenta, direi, alcuna urgenza perchè la gran parte delle navi considerate risulta costruita successivamente al 1948 e non potrebbe quindi rientrare nella disciplina dell'attuale disegno di legge che prevede viceversa le navi costruite anteriormente al 1948. Il disegno di legge sulle demolizioni, ora in esame, riguarda infatti, come è detto nell'articolo 2, il naviglio costruito anteriormente al 1948, che non può sostenere la concorrenza internazionale perchè vetusto. Tale problema esiste per le navi mercantili di alto mare e per quelle addette alla pesca oceanica, ma non per quelle operanti nel Mediterraneo. Pertanto mi sembra che l'emendamento non possa essere accolto.

P R E S I D E N T E . Senatore Fabretti, insiste nel suo emendamento?

F A B R E T T I . Sì, signor Presidente, insisto. Noi siamo d'accordo che tra le provvidenze previste nel disegno di legge n. 433 siano incluse provvidenze per la pesca oceanica, anche se riteniamo che questo provvedimento, il quale riguarda soltanto il problema delle costruzioni navali, abbia un contenuto ancora limitato rispetto alle esigenze di tutto questo grosso settore dell'economia peschereccia. Noi diamo dei contributi e delle sovvenzioni per poter incrementare la pesca oceanica: siamo d'accordo. Però riteniamo anche che si debbano tenere presenti alcuni altri fattori concernenti questo problema. Nel favorire il rinnovo delle barche da pesca per questo settore che si va sviluppando abbastanza bene (abbiamo già raggiunto i 52 scafi in esercizio per la pescaatlan-

tica, 7 sono in corso di trasformazione, 21 sono in costruzione e si prevede che nel giro di pochissimi anni si realizzerà una flotta peschereccia dalle 150 alle 200 unità lavorative), occorre tener conto che si danno aiuti ad un settore economico che già di per sé è altamente redditizio. Non so, signor Ministro, se a lei risulta, per esempio, che le attuali barche da pesca atlantiche dalle 500 alle 600 tonnellate, per ogni viaggio che dura circa due mesi, realizzano profitti netti, defalcate tutte le spese di gestione, di personale, eccetera, aggirantisi sui 10 milioni. Pertanto dare aiuti a questo settore, pur in questo quadro di munificenza governativa, significa dare soldi a gruppi armatoriali che non possono dimostrare ampiamente di averne bisogno. Siamo comunque d'accordo che vada incoraggiato questo settore, ma riteniamo che si debba anche tener conto di altri aspetti. A noi pare che si debba vedere come sostenere la pesca atlantica con altri mezzi. Occorre anzitutto fare uno sforzo per quanto riguarda la ricerca scientifica, per quanto riguarda lo studio di tutti i fenomeni della fauna marina, eccetera, su cui, anche in una interruzione, mi sono intrattenuto ieri.

I nostri pescatori vanno in Atlantico completamente privi di prospettive sicure, privi di ogni aiuto tecnico, di ogni aiuto scientifico da parte dello Stato. È lo Stato che deve cominciare ad attrezzarsi, è il Governo che deve cominciare a provvedere.

È vero quanto ho sostenuto ieri in una interruzione, e cioè che i nostri pescatori vanno in Atlantico, come si suol dire, alla cieca; l'unico elemento di guida per loro, il più sicuro, è quello di mettersi sulla scia dei motopescherecci, delle barche da pesca giapponesi, il cui Governo ha provveduto da tempo ad un largo studio non solo nell'Atlantico, ma in molti altri mari.

Per questo settore si rende necessario, signor Ministro, provvedere anche ad affiancare la flotta peschereccia con un altro tipo di navi, che possono essere le « navi-appoggio », per il trasporto del prodotto e per altri scopi. Lei sa che i pescatori atlantici sono costretti a restare due o tre mesi lontani dalle loro case; questi marinai sono ri-

tornati all'epoca eroica della marineria, quando si navigava per tre, quattro, cinque mesi, con tutte le conseguenze umane, sociali, familiari, che lei facilmente comprende. Sarebbero quindi utili delle navi-appoggio, che potrebbero servire anche a rimpiazzare gli equipaggi, in modo da garantire la continuità produttiva alla nave che opera in Atlantico e da consentire al tempo stesso il ricambio all'equipaggio.

C'è poi il problema costituito dal fatto che questi denari vengono dati sempre ad armatori privati. Non sarebbe opportuno, invece, studiare il modo di aiutare la formazione di cooperative di pescatori e di fare dei pescatori veramente gli artefici e i beneficiari di questo settore così importante, che deve contribuire a colmare lo squilibrio della bilancia dei pagamenti, che deve procurare generi alimentari al Paese? Cerchiamo anche di fare in modo che lo sviluppo di questa attività avvenga a beneficio dei lavoratori.

Vi è già, in questo settore, un diffuso malcontento; questi lavoratori sono privi di un contratto di lavoro ed è da prevedere che il problema sindacale andrà aggravandosi, come ci accorgeremo forse fra qualche anno.

In definitiva, comunque, pur con tutte queste limitazioni e riserve, siamo d'accordo sul fatto che la pesca oceanica venga incoraggiata. Però a noi sembra che insieme alla pesca atlantica debba essere sostenuta, incoraggiata, aiutata la pesca nel Mediterraneo.

Lei non ci ha detto ancora niente, signor Ministro, per quanto riguarda la questione dell'accordo commerciale, concernente la pesca, con la Jugoslavia, accordo che deve essere rinnovato entro la fine del mese. Avremmo avuto piacere di sentire a che punto sono le trattative per questo accordo, di cui sollecitiamo la realizzazione, a condizioni più vantaggiose del passato, con quegli accorgimenti che sono stati suggeriti a tal fine. Tutti i pescatori dell'Adriatico l'attendono con vivo interesse ed anche con preoccupazione, per il timore che le cose non debbano andare come essi desiderano.

Ma anche per questo problema della pesca mediterranea e della pesca adriatica e tirrenica, noi abbiamo la sensazione che ci

sia un atteggiamento di abbandono, di rassegnazione. A nostro giudizio, invece, anche questo è un settore che può dare un contributo ancora maggiore per quanto concerne le possibilità e la redditività della pesca.

Per quanto riguarda le condizioni dei pescatori, ci troviamo qui veramente di fronte al tipico artigianato della pesca; si tratta di navi da pesca di 30, 40, 50 tonnellate; si hanno già delle forme cooperative con i « caratisti », frutto del risparmio a volte di intere generazioni. E noi escludiamo da questo beneficio, dalla possibilità del rinnovo delle barche, proprio questa gente che virtualmente, per quanto concerne il problema della costruzione delle imbarcazioni, non ha avuto mai la possibilità di fruire di un aiuto concreto da parte del Governo, almeno per quanto ci risulta.

Noi riteniamo che questo provvedimento — e insistiamo sul nostro emendamento — debba aprire una strada nuova, fin tanto che si sarà costretti ad andare avanti con le sovvenzioni, e chiediamo perciò che non siano esclusi dalle sovvenzioni i pescatori dei nostri mari, questa categoria veramente eroica della marineria italiana.

Se voi ritenete che questo provvedimento — ed è già stato ricordato qui in senso critico dal compagno Adamoli, e non soltanto da lui — debba operare per le navi da dipor- to — diceva il senatore Crollalanza che sarebbero le utilitarie del mare — perchè esso non dovrebbe operare per la barca da pesca, per il pescatore che rischia la vita tutti i giorni?

Io ho avuto la ventura, insieme all'onorevole Sanmartino, Presidente della 10ª Commissione della Camera di visitare un peschereccio a San Benedetto del Tronto. Ebbene, lo stesso onorevole Sanmartino rimase meravigliato dalle drammatiche condizioni in cui vivono i pescatori sulle barche da pesca dell'Adriatico, e grosso modo la situazione sarà uguale per il Tirreno, per lo Jonio e per il mare di Sicilia. Vogliamo far sì che questi pescatori possano fruire dei benefici previsti da questo provvedimento, che arreca tanta gioia e suscita tante attese in certi ambienti armatoriali privati, i quali certamente non si sacrificano e non contri-

buiscono all'economia marinara come i pescatori? Noi insistiamo sull'emendamento, come banco di prova della buona volontà del Governo e della maggioranza nei confronti dei pescatori e come manifestazione di una buona intenzione per quanto riguarda il rinnovamento e l'ammodernamento del naviglio da pesca, non soltanto dell'Atlantico, ma anche dei nostri mari.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Ho già espresso l'opinione negativa del Governo. Vorrei approfittare dell'occasione per fare alcune considerazioni.

Attualmente è in corso, di concerto con i Ministeri competenti, il rifinanziamento del fondo di rotazione per il credito peschereccio, proprio per le preoccupazioni testè manifestate. Io sono fermamente deciso a cercare di ottenere qualcosa, perchè ritengo che le osservazioni che sono state fatte meritino una particolare considerazione.

Per quanto riguarda il rinnovo dell'accordo con la Jugoslavia, ritenevo che fossero sufficienti le comunicazioni che ho prima fatto. Desidero aggiungere che in questo momento nostri rappresentanti del Dicastero della marina mercantile si trovano in Jugoslavia proprio per vedere che cosa possiamo ottenere in sede di rinnovazione dell'accordo. È prematuro dire in questo momento che cosa si otterrà; però le istruzioni che sono state date sono quelle che ho prima ricordato. Per inciso osservo che il fatto che l'accordo sia stato prorogato dimostra che il Ministero della marina mercantile non è stato insensibile e, anche di fronte a resistenze, ha raggiunto un risultato proficuo, quale è appunto quello della proroga. Questo nel quadro dell'impostazione cui prima ho fatto cenno, cioè di una visione globale dei rapporti economico-commerciali fra le due Nazioni. Io credo che qualcosa si possa operare ed utilmente raggiungere; al momento non posso dire altro.

Lo stesso ragionamento può valere per quanto concerne la Tunisia. Non dobbiamo dimenticare che in Adriatico i pescatori delle nostre sponde già fin dai tempi della monarchia austro-ungarica solevano andare a pescare sulle coste opposte, perchè, come è noto, per la loro conformazione, perchè le acque sono più calde, eccetera, sono più pescose. Si tratta quindi di una tradizione che dura da lunga data, alla quale noi cerchiamo di ovviare non tanto impedendo che si vada là — anzi cerchiamo di migliorare possibilmente gli accordi —, ma sforzandoci di migliorare — ecco il credito peschereccio — la flotta dei nostri pescatori, affinchè ad un certo momento essi possano indirizzarsi verso più vasti lidi.

Dirò contemporaneamente che nel disegno di legge al quale ho prima accennato viene trattata anche la questione della ricerca scientifica dei motivi per cui i banchi di pesci vicini alle coste italiane nell'uno e nell'altro mare ad un certo momento sono scomparsi. Pesca di frodo? Distruzione dei principi vitali della rinnovazione? Si affaccia un altro problema, quello di una sistematica rinnovazione del regolamento della pesca. Pertanto — di questo si occupa un gruppo di lavoro di cui prima mi sono dimenticato di parlare — di concerto con il Ministero dell'agricoltura io ho proposto che vi sia una visione organica della pesca interna e della pesca marittima, perchè probabilmente una diversa regolamentazione potrebbe portare a più proficui risultati.

Nel frattempo, approfittando di una mia visita a Genova, sono andato a visitare la nave del Consiglio nazionale delle ricerche e ho chiesto al Consiglio stesso se intenda e a quali condizioni fare delle ricerche proprio in questo specifico settore per vedere che cosa dobbiamo fare, mentre, ripeto, bisogna che noi invogliamo la nostra gente a rivolgersi sempre maggiormente verso più vasti lidi.

P R E S I D E N T E . Senatore Fabretti, mantiene il suo emendamento?

F A B R E T T I . Lo mantengo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento aggiuntivo proposto dai senatori Fabretti, Adamoli e Vidali, non accolto nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento del senatore Genco tendente a sopprimere le parole: « a scafo metallico ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2 nel testo modificato, che risulta così formulato:

« Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, nonchè da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1948, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità possono essere concessi i benefici nella misura, condizione e modalità di cui alle presenti disposizioni.

Per avere titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi dell'economia nazionale a giudizio del Ministro per la marina mercantile ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Si dia lettura degli articoli successivi.

S I M O N U C C I , Segretario:

Art. 3.

Fino al 30 giugno 1966 può essere concesso, per la demolizione e la costruzione di navi di cui all'articolo 2, un contributo pari

a lire 35.000 per tonnellata di peso della nave di nuova costruzione scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa.

Qualora la stazza lorda delle navi di nuova costruzione sia superiore al 75 per cento della stazza lorda del naviglio da demolire, il contributo sarà limitato al 75 per cento del tonnellaggio di stazza lorda da demolire, al quale sarà attribuito un peso proporzionale a quello della nave effettivamente costruita.

(È approvato).

Art. 4.

Coloro che intendano demolire il naviglio di cui all'articolo 2 e sostituirlo con nuove costruzioni a norma delle presenti disposizioni, devono presentare al Ministero della marina mercantile, entro il termine previsto dal precedente articolo 3 e prima dell'inizio dei lavori di costruzione delle nuove unità, domanda corredata dagli estratti matricolari delle navi da demolire e dai relativi certificati di stazza, nella quale siano indicati, tra l'altro, il tipo e il tonnellaggio delle navi da demolire ed il tipo della nave di nuova costruzione, il nome del cantiere costruttore nonchè l'epoca presunta di inizio dei lavori della nave di nuova costruzione.

Ai fini del calcolo del contributo devono altresì indicare la stazza lorda ed il peso della nave di nuova costruzione scarica ed asciutta con esclusione della zavorra fissa.

Le domande di ammissione al contributo sono prese in esame secondo l'ordine cronologico del loro arrivo al Ministero della marina mercantile, purchè documentate e redatte a norma del comma precedente.

L'ammissione ai benefici previsti dalle presenti disposizioni è concessa dal Ministro per la marina mercantile entro il limite di spesa di cui all'articolo 5, previo accertamento delle condizioni previste dall'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge.

Il Ministro per la marina mercantile, salvo quanto previsto dall'ultimo comma del precedente articolo 2, nonchè dagli articoli 51 e 52 della legge 24 luglio 1959, n. 622, può

autorizzare la sostituzione di una o più navi da demolire indicate nel provvedimento di ammissione di cui al comma precedente con altre che abbiano almeno lo stesso tonnellaggio di stazza lorda ed i requisiti previsti dalla presente legge.

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

(*È approvato*).

Art. 5.

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

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

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

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

(*È approvato*).

Art. 6.

Per far fronte all'onere derivante dalla concessione del contributo di cui al precedente articolo 3, in aggiunta allo stanziamento previsto dal Capo X della legge 24 luglio

1959, n. 622, e successive modificazioni ed integrazioni, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi che sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, nella misura di lire 2,5 miliardi per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, lire 5 miliardi per l'esercizio 1965 e lire 2,5 miliardi per l'esercizio 1966.

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

(*È approvato*).

Art. 7.

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

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

(*È approvato*).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo ora all'esame degli articoli del disegno di legge n. 434 concernente « Integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, riguardante l'esercizio del credito navale ».

Si dia lettura dell'articolo 1.

S I M O N U C C I , Segretario:

Art. 1.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 250.000.000 nel-

l'esercizio finanziario relativo al periodo 1º luglio-31 dicembre 1964; di lire 500.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari 1965, 1966 e 1967 e di lire 250.000.000 nell'esercizio finanziario 1968.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Da parte del senatore Rubinacci è stato proposto un articolo 1-*bis*. Se ne dia lettura.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

Art. 1-bis.

Il finanziamento di cui all'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è concesso prioritariamente agli armatori nazionali, quando vi siano proposte di costruzioni da parte di armatori nazionali ed esteri per lo stesso tipo di navi.

P R E S I D E N T E . Il senatore Rubinacci ha facoltà di illustrare questo emendamento.

R U B I N A C C I . Nel mio intervento ho sostenuto — e l'onorevole Ministro ha autorevolmente ribadito questo concetto — che alla politica marinara dobbiamo cercare di dare una certa organicità. Questo evidentemente implica che in un provvedimento che riguarda essenzialmente i cantieri navali si tenga conto, se possibile, anche dello sviluppo e dell'ammodernamento della marina mercantile nazionale. In altri termini, non dobbiamo vedere le cose soltanto da un punto di vista settoriale, ma dobbiamo fare in modo che una determinata provvidenza consenta di raggiungere possibilmente parecchi obiettivi.

A questo concetto si ispira il mio emendamento, che non determina una discriminazione. Qui si tratta, evidentemente, di fondi limitati, e nell'ambito di questi fondi il Ministero dovrà fare delle scelte; si voleva quindi indicare un criterio di scelta che tendesse a dare la priorità alle finalità di ammodernamento e di sviluppo della nostra

marina mercantile (e questo io l'ho detto nel mio intervento) non tanto in riferimento a commesse che possano venire dalla Germania o dalla Francia, dagli Stati Uniti o da altri Paesi che hanno una loro marina mercantile, quanto soprattutto in riferimento alle cosiddette bandiere-ombra, dietro le quali si nascondono evasori fiscali e coloro che inviano capitali all'estero.

Questa è la ragione principale che mi ha indotto a chiedere una priorità per l'armamento nazionale. Ora, onorevole Ministro, io non insisto perchè in questo provvedimento sia inserita una norma specifica in tal senso, purchè abbia da parte sua un preciso impegno nel senso che non saranno dati finanziamenti a bandiere-ombra e che nei criteri di scelta il suo Ministero darà la priorità all'armamento nazionale. Se avrò da lei questa assicurazione, mi dichiarerò soddisfatto e ritirerò senz'altro il mio emendamento.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro della marina mercantile ad esprimere l'avviso del Governo.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Vorrei assicurare il senatore Rubinacci che anche di questo problema terrò conto in una prospettiva futura.

Per quanto concerne la questione delle cosiddette bandiere-ombra, l'argomento verrà alla ribalta quando sarà discusso il provvedimento già presentato al Senato per iniziativa del mio predecessore, senatore Dominedò, e del senatore Monni. Mi permetto, peraltro, di fare osservare al senatore Rubinacci che stiamo parlando di un emendamento al disegno di legge n. 434, che riguarda il credito navale. Ora, nella legge fondamentale, cioè nella legge 9 gennaio 1962, n. 2, è detto all'articolo 2: « I finanziamenti di cui alla presente legge possono essere concessi per una durata non eccedente i quindici anni ad imprese aventi i requisiti per essere proprietarie di navi italiane iscritte... ». Quindi la questione della priorità è già risolta proprio per il disposto della legge istitutiva.

Con questi chiarimenti credo che il senatore Rubinacci possa essere soddisfatto.

RUBINACCI. La ringrazio, signor Ministro, e ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'articolo 2.

SIMONUCCI, Segretario:

Art. 2.

Il finanziamento di cui all'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, può essere concesso, per una durata non eccedente i dieci anni, anche per l'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore a 1.500 tonnellate e di età non superiore a cinque anni.

Per i finanziamenti concessi ai sensi del comma precedente, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima — per la durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3 per cento annuo.

PRESIDENTE. Sul primo comma di questo articolo è stato proposto un emendamento da parte dei senatori Adamoli, Fabretti e Vidali. Se ne dia lettura.

SIMONUCCI, Segretario:

« Sostituire il primo comma con il seguente:

” Il finanziamento di cui all'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è concesso, per una durata non eccedente i dieci anni, solo per la costruzione nei cantieri nazionali di navi adibite al trasporto collettivo di merci o persone e all'industria della pesca ” ».

PRESIDENTE. Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

FLORENA, relatore. La Commissione è contraria.

SPAGNOLLI, Ministro della marina mercantile. Il Governo è contrario a questo emendamento, e ne esporrò i motivi.

Innanzitutto, sostituendo le parole « può essere concesso » con le altre « è concesso », si viene a stabilire l'obbligo per la sezione autonoma del credito navale dell'Istituto mobiliare italiano di concedere indiscriminatamente i finanziamenti, con ciò dimenticando quali sono le disposizioni dell'articolo 3, secondo comma, della legge n. 1 del 1962, che dà facoltà all'istituto finanziatore di determinare le garanzie.

In secondo luogo, l'obbligo di costruire le navi nei cantieri nazionali introduce evidentemente un criterio discriminativo non accettabile in sede C.E.E.

Infine, se si accettasse questo emendamento, cadrebbe la norma relativa alla concessione dei finanziamenti per l'acquisto all'estero di quelle navi di stazza lorda non superiore a 1.500 tonnellate di cui ho parlato anche nel mio discorso.

Questi sono i motivi, signor Presidente, per i quali non è possibile accogliere l'emendamento.

FERRONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRONI. Signor Presidente, io e il collega Zannier abbiamo perso il tram, come suol dirsi: avremmo voluto infatti presentare un ordine del giorno su questo argomento, ma siamo passati alla discussione degli articoli e degli emendamenti prima che potessimo farlo.

Tuttavia, il concetto che volevamo esprimere io lo illustrerei, se il Presidente me lo consente, con la semplice lettura dell'ordine del giorno che avremmo voluto presentare e che è del seguente tenore: « I sottoscritti, nel riconfermare il loro voto favorevole ai tre provvedimenti di legge nn. 433, 434 e 435, all'esame del Senato, esprimono il parere che la facoltà prevista all'articolo 2 della legge integrativa all'esercizio del credito navale venga limitata allo stretto indispen-

sabile, e ciò al fine di favorire, anche per naviglio di stazza inferiore alle 1.500 tonnellate, l'attività dei nostri cantieri minori costituenti un prezioso vivaio per la preparazione di maestranze tecnicamente specializzate ed un'importante componente nell'attività economica del nostro Paese ».

Non ho bisogno di soffermarmi ad illustrare quest'ordine del giorno che era nelle nostre intenzioni presentare: esso propone di limitare allo stretto necessario l'acquisto all'estero di navi inferiori alle 1.500 tonnellate. L'onorevole Ministro ci ha già spiegato la ragion d'essere di questa disposizione del disegno di legge; tuttavia vorremmo che tenesse nel massimo conto l'esigenza da noi prospettata.

P R E S I D E N T E . Senatore Adamoli, mantiene l'emendamento da lei presentato insieme con i senatori Fabretti e Vidali?

A D A M O L I . Noi insistiamo per la votazione del nostro emendamento, e ci rincresce che l'onorevole Ministro, il quale pure ha affermato di avere avuto qualche perplessità in sede di stesura del disegno di legge, non abbia trovato motivo dall'andamento del dibattito per ricredersi e per tornare a quella che era, forse, la sua prima intuizione.

Per quanto riguarda la considerazione dell'onorevole Ministro in ordine alla sostituzione delle parole « può essere concesso » con le altre « è concesso », dichiariamo, riconoscendola valida, di aderire senz'altro al ripristino dell'espressione « può essere concesso », modificando quindi in questo senso il nostro emendamento.

Quanto a ciò che è stato affermato qui dal Ministro, chiarisco che, col nostro emendamento, si mira esclusivamente a impedire che il contribuente italiano sia chiamato a far sacrifici per l'acquisto di navi all'estero. Lo scopo del nostro emendamento è dunque coerente con l'impostazione del disegno di legge, che è diretto a proteggere i cantieri italiani e a sanarne la crisi: non si comprende perchè, su un provvedimento tendente a fronteggiare la crisi dei cantieri italia-

ni, si debbano stanziare fondi a favore di chi compera all'estero navi usate. L'articolo in esame non è in armonia con i propositi del disegno di legge.

La questione della C.E.E. è fuori discussione, poichè noi non concediamo finanziamenti, per esempio, ai cantieri tedeschi; i rapporti fra i cantieri dei Paesi del Mercato comune sono disciplinati in altra sede, e il fatto che noi diamo finanziamenti alle costruzioni eseguite nei cantieri italiani non turba affatto i rapporti con gli altri Paesi del Mercato comune, perchè si tratta di sovvenzioni che noi diamo con nostri fondi. D'altra parte non abbiamo mai sentito dire che sovvenzioni, disposte dai tedeschi o dai francesi a favore dei loro armatori, vengano poi a finire nei nostri cantieri. Questo argomento non è dunque pertinente.

Resta il problema fondamentale se noi dobbiamo impegnare fondi per l'acquisto all'estero di navi usate. È stato sollevato un problema di valuta, ma la valuta non viene dalla costruzione delle navi, bensì dall'esercizio dei trasporti. È la nave che naviga a portare valuta, sia essa costruita in Italia, sia essa costruita all'estero. Noi diciamo che le navi debbono essere costruite in Italia: una volta costruite, entreranno in servizio e daranno valuta, così come daranno valuta anche le navi acquistate all'estero. Anche questo argomento, dunque, non sembra abbia fondamento.

C'è poi la questione dei piccoli cantieri. Quello da noi proposto sarebbe l'unico modo per andare incontro ai piccoli cantieri, anche per assicurare una contropartita alla richiesta da noi avanzata — e su cui insisteremo — che le sovvenzioni non vadano alle costruzioni di navi da diporto. Avete già respinto la proposta relativa alle navi da pesca superiori alle 40 tonnellate; adesso accettate la norma relativa all'acquisto all'estero di navi di modesto tonnellaggio: e i nostri piccoli cantieri cosa faranno? Questi provvedimenti debbono considerare soltanto i grandi cantieri?

A noi sembra che il nostro emendamento sia coerente con tutta l'impostazione del provvedimento; vorrei dire infatti che, ben

lungi dal porsi in contrasto con essa, la rafforza e la migliora. Per questo insistiamo e preghiamo caldamente l'onorevole Ministro di meglio considerare la sua posizione, invitando nel contempo l'Assemblea ad accogliere conclusioni che sono giuste e che vanno meglio incontro ad alcune esigenze dell'industria cantieristica nazionale.

G E N C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G E N C O . Vorrei far presente al senatore Adamoli e agli altri presentatori dell'emendamento — che si riferisce evidentemente a navi da costruire — che il tempo tecnico per la costruzione di una nave non è mai inferiore ad un anno. Dunque le navi in questione entrerebbero in servizio di qui ad un anno, se non in epoca ancora più lontana. L'articolo 2 proposto dal Governo e fatto proprio dalla maggioranza della Commissione intende invece mettere a disposizione della marineria italiana navi già pronte per il servizio, quindi di una certa età (inferiore ai 5 anni: nell'emendamento che ho presentato io propongo che possono essere di età anche superiore ai 5 anni e che la durata del finanziamento sia proporzionalmente ridotta in ragione della data di costruzione). Se sono necessarie delle unità per usi determinati, si consente di acquistare navi già utilizzabili, invece di attendere due o tre anni per l'entrata in servizio di navi nuove.

Nè l'articolo proposto dal Governo nè l'emendamento proposto da me mirano a limitare il lavoro dei cantieri navali...

A D A M O L I . Parte dei fondi andranno a navi vecchie!

G E N C O . Non più vecchie di 5 anni, secondo il testo del Governo, e non più vecchie di 10 anni, secondo il mio emendamento. Cosa c'è di male se si concede un finanziamento per navi che possano essere utilizzate subito per particolari servizi, sempre entro i limiti indicati dal Ministro? D'altra parte,

noi facciamo parte della Comunità europea e dobbiamo essere disposti a fare anche qualche sacrificio.

Z A N N I E R . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

Z A N N I E R . Non era mia intenzione, onorevole Ministro, intervenire ulteriormente su questo argomento riguardante l'articolo 2 del disegno di legge sul credito navale. Intervengo solo per senso di obiettività, che consiste nell'accettare le tesi ritenute valide, indipendentemente dalla posizione politica di provenienza. I socialisti democratici, d'intesa con i colleghi senatori del Partito socialista italiano, hanno prospettato ieri al relatore, senatore Florena, l'opportunità di emendare il predetto articolo, secondo quei criteri e quelle raccomandazioni che avevo formulato in sede d'intervento sul disegno di legge. Abbiamo sentito la risposta del Ministro, che non ci ha totalmente convinto, circa l'opportunità di acquistare all'estero il naviglio inferiore a 1.500 tonnellate. Infatti ciò determinerebbe un ulteriore aggravio per la bilancia dei pagamenti e non darebbe luogo al miglioramento dell'industria cantieristica minore, anch'essa attualmente in crisi. Il Ministro ha sottaciuto un aspetto, forse quello che ha appreso nei contatti diretti con il mondo dei pescatori, e cioè che l'acquisto di queste navi è più favorevole all'estero rispetto ai costi che deriverebbero dalla costruzione in cantieri nazionali. Pur non essendo dell'avviso d'impostare una politica autarchica, che appartiene ad altri tempi, ritengo che, in una particolare e difficile situazione qual è la nostra, noi dobbiamo tenere ben presente, nei limiti del possibile, la nostra industria cantieristica, attualmente in crisi. Quindi io mi ricollego ancora a quell'ordine del giorno che avevamo formulato: noi vogliamo impegnare, in un certo senso, la volontà del Governo affinché a queste forme di acquisizione all'estero si addivenga solo in casi di stretta necessità e per quelle ragioni che diceva il senatore Genco, cioè in via eccezionale, per quel periodo di tempo che è

necessario alla impostazione e alla costruzione della nave. Io gradirei fermamente, onorevole Ministro, una dichiarazione precisa in proposito anche perchè si è manifestata la volontà politica del Gruppo socialdemocratico e del Gruppo socialista italiano verso tale impostazione. Noi ci dichiareremo soddisfatti qualora in questo « può essere » ci sia la precisa volontà del Governo, nel quale abbiamo fiducia di operare conformemente a quanto detto.

S P A G N O L L I, *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

S P A G N O L L I, *Ministro della marina mercantile*. Dichiaro che posso accettare il contenuto dell'ordine del giorno come calda raccomandazione di equilibrato intervento, che non distrugge quindi l'impostazione che era stata prospettata dal Governo, con l'emendamento presentato dal senatore Genco, e tiene conto anche, per un verso, delle effettive necessità che possono avere i piccoli e, per l'altro verso, delle necessità prospettate di non danneggiare i cantieri minori. Quindi, in definitiva, a me sembra che, con quest'assicurazione da parte del Governo, il senatore Zannier ed anche il senatore Ferroni possano essere soddisfatti. Evidentemente io confermo che, accettando questo, non posso accettare le ulteriori argomentazioni a sostegno della modifica dell'articolo proposto dai senatori Adamoli ed altri.

P R E S I D E N T E. Senatore Adamoli, mantiene l'emendamento?

A D A M O L I. Insisto, signor Presidente.

P R E S I D E N T E. Metto allora ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dai senatori Adamoli, Fabretti e Vidali, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Sempre sul primo comma dell'articolo 2 sono stati presentati tre emendamenti da parte del senatore Genco.

Se ne dia lettura.

S I M O N U C C I, *Segretario*:

« *Sostituire, al primo comma, le parole: "non superiore a 5 anni" con le altre: "non superiore a 10 anni" »;*

« *Dopo il primo comma, inserire il seguente: "Qualora l'acquisto si riferisca a nave di età superiore ad anni cinque, la durata massima di anni dieci del finanziamento è ridotta di altrettanti anni di quanti l'età della nave supera gli anni cinque" »;*

« *Al secondo comma, sostituire le parole: "ai sensi del comma precedente" con le altre: "ai sensi dei commi precedenti" ».*

P R E S I D E N T E. Invito la Commissione ad esprimere il suo avviso su questi emendamenti.

F L O R E N A, *relatore*. La Commissione è favorevole.

P R E S I D E N T E. Invito l'onorevole Ministro della marina mercantile ad esprimere l'avviso del Governo.

S P A G N O L L I, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è favorevole; l'ho già detto nel mio intervento e lo confermo ora.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti il primo emendamento presentato dal senatore Genco. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Metto ai voti il secondo emendamento presentato dal senatore Genco. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Metto ai voti il terzo emendamento presentato dal senatore Genco. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Si dia quindi lettura dell'articolo 2, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

Art. 2.

Il finanziamento di cui all'articolo 2 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, può essere concesso, per una durata non eccedente i dieci anni, anche per l'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore a 1.500 tonnellate e di età non superiore a dieci anni.

Qualora l'acquisto si riferisca a nave di età superiore ad anni cinque, la durata massima di anni dieci del finanziamento è ridotta di altrettanti anni di quanti l'età della nave supera gli anni cinque.

Per i finanziamenti concessi ai sensi dei commi precedenti, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima — per la durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 3 per cento annuo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Si dia lettura dell'articolo 3.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

Art. 3.

All'onere di lire 250.000.000 derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per

l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 3. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Da parte dei senatori Vidali, Valenzi e Adamoli è stato proposto un articolo 3-bis. Se ne dia lettura.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

Art. 3-bis.

Le navi per il trasporto merci costruite con i finanziamenti concessi dalla presente legge debbono essere adibite all'esercizio di nuove linee commerciali concordate con il Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del commercio estero e comunicate al Parlamento.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso su questo emendamento.

F L O R E N A , *relatore.* La Commissione è contraria, perchè ritiene che l'emendamento porti ad una limitazione della libertà degli armatori.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Il Governo è contrario a questo emendamento, perchè effettivamente esso stabilirebbe una limitazione alla libertà degli armatori. Io credo che questo criterio debba essere, viceversa, compreso in una più ampia visione politica degli interessi nazionali che possa veramente entrare nelle attribuzioni del Ministero della marina mercantile.

In secondo luogo, vi è un altro motivo che devo tener presente nel dichiararmi contrario, e cioè che indubbiamente ne nascerebbe

un problema per quanto riguarda le sovvenzioni.

Io ho detto, nelle mie dichiarazioni generali, che il problema delle sovvenzioni in atto è già un problema così pesante che ritengo debba essere rivisto. Se qui creassimo un'ulteriore possibilità per linee che eventualmente fossero deficitarie e che dovrebbero essere sovvenzionate, anzichè poter affrontare il problema così come è attualmente evidentemente apriremmo la via ad un aggravamento del problema dei sovvenzionamenti, che è già estremamente pesante.

P R E S I D E N T E. Senatore Adamoli, mantiene l'emendamento?

A D A M O L I. Insistiamo. Si tratta di un tema che richiederebbe una trattazione molto ampia e ci rendiamo conto che con il nostro emendamento abbiamo posto una questione di non poco peso. Crediamo che sull'argomento avremo motivo di ritornare.

L'onorevole Ministro osserva che la nostra proposta limiterebbe la libertà degli armatori. Gli armatori possono fare quello che vogliono, ma non con i soldi della collettività. Quando noi stabiliamo dei contributi e chiediamo al contribuente italiano un sacrificio di centinaia di miliardi, abbiamo il diritto di pretendere che questi aiuti servano ad interessi nazionali; che gli armatori non portino le loro navi in non so quali oceani dove sono possibili particolari speculazioni, ma le usino secondo i bisogni della marina italiana; che finisca lo spettacolo che si presenta nei nostri porti, dove su tre navi due sono straniere ed una italiana. Si parla di libertà degli armatori. Chi la vuole limitare? Noi discutiamo soltanto di come utilizzare il danaro pubblico per fini conformi agli interessi nazionali. In Italia mancano linee commerciali vitali per l'economia del nostro Paese: quelle tradizionali, verso il mar Nero e verso il mare del Nord; quelle nuove e necessarie, verso l'Africa, verso l'Estremo Oriente. Non abbiamo pertanto il diritto di chiedere che si attuino iniziative di questo genere? Chi vuole fare altre cose le faccia con i propri soldi.

Noi abbiamo la Finmare proprio per questo. Essa deve affrontare il problema delle linee commerciali in un modo diverso da come lo ha affrontato fino adesso. Occorre creare una flotta commerciale di Stato; questo sarebbe un vero incentivo per realizzare nuove condizioni di iniziativa nel campo armatoriale.

Ci rendiamo conto che la nostra richiesta è importante ed avrebbe forse meritato una più ampia trattazione. Essa costituisce un modo per incominciare a dire che il denaro pubblico deve essere indirizzato a fini pubblici e non a incrementare gli interessi privati. Gli armatori italiani sono diventati sempre più delle grandi potenze. È finito perfino il tempo dell'armatore chiuso nel suo « scagno » genovese. Oggi gli armatori fondano giornali, fanno politica, finanziano perfino le squadre di calcio, ossia hanno una presenza ed una attività ben diverse da quelle tradizionali. Ciò è avvenuto grazie anche alle decine di miliardi che noi abbiamo erogato in tutti questi anni.

Il nostro emendamento è diretto ad imprimere un nuovo corso all'intervento pubblico. Noi lo manteniamo e torneremo sull'argomento anche con iniziative particolari, perchè siamo convinti della validità di questo principio.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'articolo 3-bis, proposto dai senatori Vidali, Valenzi ed Adamoli, non accettato nè dalla Commissione nè dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge n. 435 riguardante: « Integrazione agli stanziamenti previsti dalla legge 18 febbraio 1963, n. 318, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Invito l'onorevole Ministro della marina mercantile ad esprimere l'avviso del Governo sull'ordine del giorno del senatore Barbaro.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. L'ordine del giorno è piuttosto complesso. Lasciamo stare la questione posta nella prima parte, che deve essere naturalmente inquadrata nel problema generale della cantieristica. Qui abbiamo sentito esporre varie tesi: chi è dell'avviso, anche di parte comunista, che si debba portare ordine in questo settore anche a costo di ridurre l'attività a pochi cantieri essenziali, purchè questo sia veramente utile alla Nazione; chi viceversa sostiene la tesi che i cantieri vengano sostenuti *uti singuli*.

Per quanto riguarda la questione del porto di Reggio, questo problema interessa anche il Ministero dei lavori pubblici nonchè la Cassa per il Mezzogiorno. A questo proposito sono lieto di comunicare al Senato che ho chiesto che il Ministro della marina mercantile entri a far parte del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno; altrimenti vi sarebbe discrepanza tra le leggi che dettano determinate disposizioni, anche con certi interventi a favore dei porti, per la mancata presenza del titolare del Ministero della marina mercantile nel Comitato dei ministri per il Mezzogiorno. È una questione di ordine strumentale, peraltro importante per un'adeguata rappresentanza dei diversi interessi, che debbono essere considerati con visione unitaria.

Circa la questione specifica, in questo momento posso dire solo che il porto di Reggio è compreso in quel piano di porti a cui mi sono riferito nel mio discorso, e quindi esaminerò la questione con la massima attenzione. Nel frattempo sono lieto di dirle, senatore Barbaro, che accolgo il suo ordine del giorno, proprio tenendo conto di quella viva, appassionata raccomandazione con cui lei me lo ha rivolto.

P R E S I D E N T E . Senatore Barbaro, mantiene il suo ordine del giorno?

B A R B A R O . Ringrazio l'onorevole Ministro per le dichiarazioni che ha fatto. Se c'è un porto, in verità, che va completato e per la sua importanza e per la sua ottima posizione geografica, è proprio quello di Reggio. Ella, onorevole Ministro, parlava della « Queen Elizabeth », che non può entrare nel porto di Napoli; a Reggio possono approdare tutte le più grandi unità del mondo, perchè tutto lo Stretto rappresenta un magnifico porto naturale, specialmente dalla parte calabrese che è la più protetta. Ed allora lesinare per questi lavori è veramente un delitto, che noi non ci sentiamo di poter più oltre tollerare.

Per quanto riguarda le attrezzature meccaniche e il piccolo pontile per gli aliscafi, io credo che ella vorrà far sì che i lavori riprendano per giungere al completamento, al più presto, di queste importanti, utilissime e poco onerose opere, nell'interesse di tutta la Nazione e di quelle benemerite quanto trascurate e incomprese popolazioni.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Conciliando il mio dovere di stare a tavolino a studiare i problemi con quello di rendermi conto *in loco* delle varie necessità, le assicuro, come ho già assicurato al senatore Luca De Luca per Crotone, che verrò anche a Reggio.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'articolo 1.

S I M O N U C C I , *Segretario*:

Art. 1.

In aggiunta agli stanziamenti annuali previsti dall'articolo 1 della legge 18 febbraio 1963, n. 318, recante integrazioni agli stanziamenti previsti dall'articolo 9 della legge 31 marzo 1961, n. 301, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, è autoriz-

zata la spesa di 14 miliardi di lire da iscriversi negli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e per gli esercizi finanziari 1965 e 1966 secondo la ripartizione seguente:

lire 3,5 miliardi per l'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964;

lire 7 miliardi per l'esercizio finanziario 1965;

lire 3,5 miliardi per l'esercizio finanziario 1966.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Da parte del senatore Rubinacci è stato proposto un articolo 1-bis. Se ne dia lettura.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

Art. 1-bis.

Quando i programmi di costruzione sono elaborati dai cantieri direttamente od in concorso con armatori, gli armatori nazionali che dichiarano di partecipare ai programmi stessi hanno priorità nella concessione di contributi rispetto ai committenti esteri. Tra gli armatori nazionali la preferenza è data a coloro che si impegnano a non iscrivere le navi in costruzione in registri esteri per almeno 5 anni dalla data di entrata in esercizio.

P R E S I D E N T E . Il senatore Rubinacci ha facoltà di illustrare questo emendamento.

R U B I N A C C I . Valgono a proposito di questo emendamento le argomentazioni che ho svolto nei riguardi dell'emendamento presentato al disegno di legge nu-

mero 434 e spero che il Ministro vorrà darmi gli stessi affidamenti datimi a proposito dell'emendamento precedente.

P R E S I D E N T E . Invito l'onorevole Ministro della marina mercantile ad esprimere l'avviso del Governo.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile.* Confermo quanto ho già detto per il precedente disegno di legge.

R U B I N A C C I . Ritiro l'emendamento e ringrazio l'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura degli articoli successivi.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

Art. 2.

L'autorizzazione al Ministro per la marina mercantile di cui all'articolo 2 della legge 18 febbraio 1963, n. 318, è estesa all'esercizio finanziario 1966.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere di lire 3,5 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario relativo al periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 si provvederà mediante riduzione del fondo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Da parte dei senatori Vidali, Valenzi e Adamoli è stato proposto un articolo 3-bis. Se ne dia lettura.

Art. 3-bis.

Le navi per il trasporto merci costruite con i contributi concessi dalla presente legge debbono essere adibite all'esercizio di nuove linee commerciali concordate con il Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del commercio estero e comunicate al Parlamento.

P R E S I D E N T E . Il senatore Adamoli ha facoltà di illustrare questo emendamento.

A D A M O L I . Non mi sembra necessario ripetere gli argomenti che ho già esposto.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione è contraria, in quanto l'emendamento riguarda lo stesso argomento che abbiamo già discusso in sede d'esame del precedente disegno di legge.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è contrario per le ragioni che ha già esposto in precedenza.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 3-bis proposto dai senatori Vidali, Valenzi e Adamoli. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Da parte dei senatori Adamoli e Vidali è stato proposto un articolo 3-ter. Se ne dia lettura.

S I M O N U C C I , *Segretario*:

Art. 3-ter.

Alle navi da diporto non sono applicabili le provvidenze di cui alla presente legge.

P R E S I D E N T E . Il senatore Adamoli ha facoltà di illustrare questo emendamento.

A D A M O L I . Non credo sia il caso di illustrare l'emendamento. Mi permetto di ricordare ai colleghi che diamo i denari anche a quelli che se ne vanno in crociera. Questa mi sembra davvero un po' grossa.

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

F L O R E N A , *relatore*. La Commissione è contraria.

S P A G N O L L I , *Ministro della marina mercantile*. Vorrei specificare che in base alla legge c'è una specie di diritto soggettivo (o aspettativa legittima che dir si voglia: vi è un po' di discussione in merito), per quanto concerne i cantieri, ad avere il contributo; quindi ci sono già delle domande giacenti. Ma mi sembra che per quanto riguarda questo settore particolare non vi sia alcuna domanda giacente.

Il Governo è contrario all'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 3-ter presentato dai senatori Adamoli e Vidali. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

A D A M O L I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A D A M O L I . Dopo le dichiarazioni del Ministro ed anche in relazione a quanto da noi affermato, precisiamo che ci asterremo dalla votazione del provvedimento, come ci

117^a SEDUTA (*antimerid.*) ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

22 APRILE 1964

siamo astenuti dalla votazione degli altri due provvedimenti.

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. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 13,30*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari