

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 6<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Finanze e tesoro)

### 45° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 GENNAIO 1974

Presidenza del Presidente VIGLIANESI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione con modificazioni:

« Integrazione della legge 9 gennaio 1963, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale » (1016-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 643, 647, 654 e <i>passim</i>
BERGAMASCO . . . . .	650
BORSARI . . . . .	662, 663
CAVALLI . . . . .	652, 657
DE FALCO . . . . .	647, 648
DE PONTI . . . . .	650
FOSSA . . . . .	651, 656
PAZIENZA . . . . .	648, 649, 660 e <i>passim</i>
PIERACCINI, ministro della marina mercantile . . . . .	649, 656, 657 e <i>passim</i>
PINNA . . . . .	648
RICCI, relatore alla Commissione . . . . .	644, 654, 656

*La seduta ha inizio alle ore 9,45.*

PATRINI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale » (1016-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale », già approvato dal

6<sup>a</sup> COMMISSIONE

45° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Ricci di riferire alla Commissione sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

**R I C C I**, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, senza ricordare il vasto ed approfondito dibattito già svolto quando prendemmo per la prima volta in esame il disegno di legge, mi limiterò ad illustrare le modifiche apportate dalla Camera al testo da noi approvato.

In primo luogo, la Camera ha aggiunto un comma all'articolo 1, nel quale — come i colleghi ricorderanno — noi avevamo introdotto una norma che permetteva l'esercizio del credito navale anche alle aziende ed agli istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine. La modifica mi sembra opportuna: con il comma aggiunto, infatti, si stabilisce che entro sei mesi dall'entrata in vigore del provvedimento saranno modificate le disposizioni regolamentari vigenti in materia, in modo da adeguarle alla nuova situazione rappresentata dalla pluralità degli istituti autorizzati e alle mutate condizioni tecnico-economiche dell'industria armatoriale; laddove la legislazione attuale era tutta orientata verso una sezione unica e specializzata. Ritengo pertanto che non dovrebbero esservi difficoltà in merito al nuovo comma, tenuto conto degli intenti di razionalizzazione cui esso è ispirato.

La Camera dei deputati ha inoltre introdotto, nel testo da noi approvato, cinque nuovi articoli, cioè gli attuali articoli 2, 3, 4, 5 e 6. Con l'articolo 2 si modifica il primo comma dell'articolo 7 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, nel senso di estendere il credito navale alle navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e liquido, idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale; ai rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa; alle navi da pesca oceanica, nonché alle navi ed ai galleggianti a scafo metallico, anche semoventi, destinati ad attività di ricerca od industriale. Anche su tale articolo ritengo di non dover spendere molte parole, tenuto

conto che già in sede di primo esame del provvedimento io avevo proposto degli emendamenti in tal senso; emendamenti che però giudicammo opportuno accantonare ma che oggi, essendo stati riproposti dalla Camera, mi trovano ovviamente consenziente. Mi rendo perfettamente conto del fatto che l'ampliamento dei settori di intervento pone difficoltà al Ministero della marina mercantile per quanto concerne la determinazione dei contributi sugli interessi e la loro concessione anche ai suddetti tipi di naviglio, che di per se stesso rappresentano, in alcuni casi, investimenti molto elevati; ritengo però opportuno — come ebbi a precisare durante la precedente discussione — che in una fase nella quale si avverte sempre di più la necessità di incrementare il settore della ricerca al fine di disporre di adeguati strumenti anche per il trasporto dei prodotti energetici venga affermato tale principio.

Per quanto riguarda le difficoltà, cui ho appena accennato, relative al rapporto finanziamenti-richieste di contributi, presenteremo un ordine del giorno con il quale si invita il Governo a reperire eventuali nuove possibilità di finanziamento nell'ambito del bilancio, al fine di incrementare i fondi già previsti dal presente provvedimento, in modo da rendere poi operante l'intervento anche per il nuovo settore.

L'articolo 3 abroga l'articolo 2 della legge 30 maggio 1970, n. 739, il che rappresenta una conseguenza di quanto previsto con il precedente articolo 2. Modifica inoltre l'articolo 3 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, nel senso che mentre in base a questa i finanziamenti potevano essere, alternativamente, del 50 o del 70 per cento, viene invece fissata la percentuale unica massima del 70 per cento del prezzo dei lavori indicato dalle imprese interessate e ritenuto attendibile dal Ministero della marina mercantile. Anche questa modifica mi sembra accettabile, ponendo tutti sullo stesso piano ai fini del diritto al finanziamento ed eliminando un'elasticità che poteva anche rivelarsi dannosa.

L'articolo 4 prevede che il Ministro della marina mercantile, nell'accordare i contributi sui finanziamenti tenga conto prio-

ritariamente delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale, con particolare riguardo ai livelli complessivi di occupazione dei settori interessati all'esecuzione dei lavori, che non potranno comunque essere eseguiti al di fuori dell'area della Comunità economica europea. Su tale articolo tornerò in seguito.

L'articolo 5 fa obbligo al Ministro della marina mercantile di presentare al Parlamento, entro il 31 luglio di ogni anno e contestualmente alla presentazione dello stato di previsione della spesa del suo dicastero, un documento riepilogativo delle operazioni di credito navale effettuate con il contributo dello Stato nel precedente esercizio finanziario. Tale articolo mi trova perfettamente consenziente.

L'articolo 6 modifica l'articolo 1 della legge n. 1 del 1962 per quanto concerne la composizione della sezione di credito navale presso l'IMI, prevedendo la partecipazione ad essa anche di quattro esperti designati dal Ministro della marina mercantile, « uno su indicazione dell'armamento, uno dell'organizzazione rappresentativa dei cantieri navali e due delle organizzazioni sindacali più rappresentative su scala nazionale ». Mi esprimerò in merito di qui a poco.

A proposito dell'articolo 4, dichiaro che mi sembra opportuno che il Ministro della marina mercantile, nelle forme, con le modalità e le consultazioni che riterrà più opportune, stabilisca le priorità degli interventi nel quadro della programmazione generale, che auspico prima o poi — ma non troppo « poi » — possa diventare seria, effettiva e vincolante ed obbligare il Paese a raggiungere gli obiettivi che i singoli governi si prefiggono nell'interesse generale. Vorrei aggiungere che sembra strano, o perlomeno difficilmente comprensibile, che in una nazione marinara, qual è per vocazione la nostra, che ha potuto sempre occupare posti di primaria importanza nel settore, alle prime difficoltà siano emerse notevolissime carenze nei trasporti marittimi. Non apro il discorso sulla questione della scelta tra trasporto passeggeri e trasporto merci; esiste però un dato

obiettivo, rappresentato dal fatto che le circostanze attuali hanno dimostrato come anche nel settore dei trasporti marittimi non siamo in grado di far fronte a difficoltà, nonché a richieste nuove emergenti da situazioni particolari.

In questo quadro la condizione posta nelle ultime righe dell'articolo 4 con le parole « . . . lavori, che non potranno comunque essere eseguiti al di fuori dell'area della Comunità economica europea » merita una qualche considerazione. A prima vista sembra rappresentare un'estensione del campo entro il quale effettuare le commesse: i paesi della CEE; per contro la stessa condizione si può trasformare in un motivo di limitazione, perchè sappiamo che non tutti i paesi della CEE — anzi, quasi nessuno salvo la Francia — sono in grado di provvedere alla costruzione di naviglio di grosso tonnellaggio quale sarà sempre più necessario in una politica futura dei trasporti. È vero che sulla base dei trattati di Roma anche il settore della politica marittima dovrebbe essere regolamentato ed organizzato nell'ambito dei paesi della CEE; sta di fatto, però, che fino ad oggi nessuna nave costruita al di fuori dei cantieri del nostro Paese ha fruito di contributi sugli interessi, cioè di credito agevolato. Sappiamo che per un certo periodo di tempo i nostri cantieri navali hanno varato in condizioni di grave crisi, determinata dalla concorrenza dei paesi extraeuropei o comunque estranei alla CEE; sarebbe stato quindi sommamente disdicevole che da parte del Governo italiano si fossero ulteriormente aggravate le condizioni di concorrenza concedendo il credito agevolato a costruzioni eseguite in cantieri che già di per sé avevano posto in crisi la nostra cantieristica. Tuttavia, da un punto di vista rigorosamente giuridico, nulla avrebbe vietato che, in base alla lettera della legge, potessero essere finanziate costruzioni navali sia nei paesi della Comunità, com'è ovvio, che al di fuori della stessa.

Tuttavia questo non è avvenuto e non possiamo, a mio avviso, non tener conto delle considerazioni generali fatte in precedenza e delle possibilità, nel caso se ne verifichi la

esigenza, di far ricorso all'acquisto od alla ordinazione di grosso naviglio anche al di fuori dell'area della CEE concedendo, anche in questo caso, il credito agevolato.

Pertanto, la norma introdotta dalla Camera dei deputati, se dal punto di vista comunitario non presta il fianco ad obiezioni, può tuttavia determinare, rispetto alla situazione attuale ed a quella che potrà verificarsi, un fenomeno contraddittorio. Mantenendo dunque la modifica voluta dalla Camera, sostanzialmente noi limitiamo il nostro attuale e futuro campo di azione.

È noto infatti che oggi i cantieri navali italiani e quelli europei sono abbondantemente coperti da ordinazioni che non potranno essere soddisfatte prima del 1976-77 e tale situazione ci deve ulteriormente far riflettere sulla opportunità di non introdurre nel testo in esame una limitazione come quella voluta dalla Camera; infatti, nel caso che tutti i cantieri della CEE non fossero in grado di fronteggiare nuove richieste di navi o richieste per tonnellaggi maggiori noi saremmo necessariamente costretti a ricorrere ai cantieri svedesi o giapponesi.

Va sottolineato, infine, che vi è una considerazione di politica estera che ci deve far riflettere su questo problema: il nostro Paese mantiene buoni rapporti con i membri dell'OCSE, che non fanno parte della CEE, e con tali paesi l'Italia collabora nel settore cantieristico e marittimo.

Ora, il mantenimento della modifica voluta dalla Camera all'articolo 4 potrebbe apparire come una discriminazione nei confronti dei paesi dell'OCSE dando luogo a difficoltà nei rapporti fin qui intrattenuti tra l'Italia e tali paesi, senza contare che la medesima cosa potrebbe verificarsi in relazione ai paesi del Mediterraneo con i quali l'Italia intrattiene rapporti commerciali e di amicizia.

Per tutte queste considerazioni mi permetto di proporre alla Commissione la soppressione della limitazione di cui all'articolo 4 il quale, di conseguenza, dovrebbe terminare con le parole « . . . dei settori interessati alla esecuzione dei lavori », eliminando la frase « che non potranno comunque essere ese-

guiti al di fuori dell'area della Comunità economica europea ».

Così facendo, ripeto, lasceremmo inalterata l'attuale situazione giuridica e non ci precluderemmo, per il verificarsi di straordinarie necessità, il ricorso ai cantieri al di fuori dell'ambito comunitario, che fino ad oggi non hanno goduto di agevolazioni creditizie, nonchè la possibilità di intrattenere rapporti con i Paesi dell'OCSE a favore dei quali, fino a questo momento, non sono state fatte commesse a credito agevolato ma che, comunque, non dovranno sentirsi discriminati da queste agevolazioni.

Per quanto riguarda invece l'articolo 6, mentre comprendo la volontà della Camera di introdurre nella fase essenzialmente tecnica di erogazione dei contributi di cui all'articolo 1 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, anche quattro esperti designati dal Ministro della marina mercantile rappresentanti, rispettivamente, uno l'armamento, uno l'organizzazione rappresentativa dei cantieri navali e due le organizzazioni sindacali più rappresentative su scala nazionale, devo però far rilevare che, dal punto di vista pratico, questa decisione mi sembra contraria ad un corretto principio di funzionamento di una sezione di credito.

Infatti, immettere nella Commissione che eroga il credito navale i rappresentanti dei diretti interessati, l'armatore, oppure il rappresentante dei cantieri navali, significa porre nella Commissione elementi che, se saranno certamente al di sopra di ogni sospetto, possono essere comunque sospettabili di concorrenza di interessi e quindi di scarsa obiettività nella valutazione della concessione del credito agevolato all'armatore potenzialmente concorrente.

Lo stesso ragionamento è da farsi per i rappresentanti delle organizzazioni sindacali i quali, a mio giudizio, non è necessario ed opportuno che intervengano nella fase essenzialmente tecnica legata all'erogazione dei contributi.

Piuttosto, poichè all'articolo 4 si è stabilito che il Ministro della marina mercantile, nell'accordare i contributi di interesse sui finanziamenti, debba tener conto prioritariamente

riamente delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo ai livelli complessivi di occupazione dei settori interessati alla esecuzione dei lavori, ritengo che — proprio in questa fase — il Ministro stesso potrebbe essere efficacemente affiancato da una Commissione consultiva della quale, per l'appunto, potrebbero far parte cinque esperti designati dall'armamento, dalle organizzazioni rappresentative dei cantieri navali e dalle organizzazioni sindacali.

A questo proposito posso fin d'ora preannunciare che non vi sarebbero ostacoli alla costituzione di una siffatta Commissione, anzi vi è l'assenso delle organizzazioni sindacali le quali sono molto interessate alla possibilità di poter esprimere giudizi e dare suggerimenti nella fase decisionale demandata al Ministro della marina mercantile dall'articolo 4.

Di conseguenza, propongo la soppressione dell'articolo 6 ed una diversa formulazione dell'articolo 4 al quale, ferma restando la modifica poc'anzi prospettata, dovrebbe aggiungersi il seguente comma: « Ai fini del precedente comma il Ministro per la marina mercantile stabilisce annualmente i criteri relativi alla determinazione dei settori delle costruzioni navali da finanziare ai sensi della presente legge, sentita una commissione ministeriale della quale facciano parte anche cinque esperti designati uno dall'armamento, uno dalle organizzazioni rappresentative dei cantieri navali e tre dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale ».

Con questa proposta mi pare si soddisfi l'esigenza di cui all'articolo 6 voluta dalla Camera, senza tuttavia avere motivi di dubbio circa la corretta attività svolta dagli organi chiamati a decidere in merito alla concessione concreta dei finanziamenti.

Aggiungo che, qualora venisse accolta la proposta da me avanzata, non si creerebbero difficoltà al funzionamento delle attività di credito che, altrimenti, verrebbero differenziate a seconda che si tratti di IMI o di altri istituti di credito.

Per tutte le considerazioni svolte, che mi auguro siano state sufficienti ad illustrare

le innovazioni introdotte al testo dalla Camera dei deputati nonchè gli emendamenti che io stesso propongo, raccomando alla Commissione l'approvazione del provvedimento che molto utilmente interviene in un momento quanto mai difficile per il credito navale.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

**DE FALCO.** La mia parte politica si era proposta di non discutere o quasi sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati al disegno di legge in esame, ma poichè a quelle modifiche se ne aggiungono ora altre, allora è necessario puntualizzare taluni punti della problematica che ci sta dinanzi.

Innanzitutto, devo dire che la proposta del relatore di abolire, all'articolo 4, la limitazione per la quale i lavori non potranno essere eseguiti al di fuori dell'area comunitaria non mi sembra molto valida proprio in relazione ai fini che il relatore ha illustrato.

In questo modo si rischia di danneggiare irreparabilmente la cantieristica nazionale. Togliendo quella limitazione si consente all'armatore di rivolgersi a qualsiasi Paese, a qualsiasi cantiere. E qui non scopro niente dicendo che ci sono Paesi che, o per attrezzature modernissime (che purtroppo a noi ancora mancano), o per altre ragioni economiche, come ad esempio bassi salari, eccetera, sono in concorrenza con la nostra cantieristica. In questo caso, sempre teoricamente perchè discutiamo su eventualità che possono determinarsi, accogliendo il suggerimento del relatore si avrebbe come conseguenza che tutte le ordinazioni, praticamente, potrebbero essere rivolte a cantieri extra-nazionali e, addirittura, extra-comunitari.

L'argomento che, in questo momento, tale pericolo non esiste, secondo me non ha valore probante. Io direi addirittura che, se fosse possibile (non voglio entrare nel merito delle leggi che disciplinano la Comunità economica europea), noi dovremmo, per ipo-

tesi, limitare le ordinazioni delle costruzioni nell'ambito nazionale. Comunque, prescindendo da ciò, propongo che sia lasciata invariata la norma che regola questo aspetto così come l'ha approvata la Camera dei deputati, cioè che le ordinazioni non possono essere fatte al di fuori dell'area della Comunità economica europea.

L'altra questione, poi, che è stata sollevata è la soppressione dell'articolo 6. Io sono contrario a tale soppressione, anche perchè i colleghi dell'altro ramo del Parlamento hanno approvato tale articolo unanimemente. È stato qui detto che anche i sindacati sarebbero d'accordo su tale soppressione; ma, con tutto il rispetto che abbiamo per i sindacati, anche se essi sono d'accordo, noi riteniamo che l'articolo 6 non debba essere soppresso e, nel spiegarne le ragioni, mi limito alle argomentazioni addotte dal relatore: e cioè che farebbero parte di tale sezione anche i rappresentanti di parte, che in questo caso sono solo gli armatori. Ma non ci sono unicamente gli armatori, ci sono anche i rappresentanti sindacali. Di un organismo del genere — anche se si tratta di un'innovazione — possono benissimo far parte anche i rappresentanti di parte.

Noi potremmo anche essere d'accordo, eventualmente, sulla nuova formulazione dell'articolo 4, purchè in esso sia puntualizzato che le commesse vengano eseguite non al di fuori dell'area della Comunità economica europea.

**P A Z I E N Z A.** Signor Presidente, la relazione mi è sembrata abbastanza organica e tale da fugare talune preoccupazioni che erano emerse dalla lettura del disegno di legge e, in particolare, delle modifiche approvate dalla Camera dei deputati. Mi sembra di poter condividere alcune delle preoccupazioni espresse dall'onorevole relatore, ma ne ho anche altre, più gravi, che intendo sottolineare.

Una prima preoccupazione è quella che deriva dall'articolo 2 che alla fine include nel naviglio cui è applicabile tutto questo complesso di provvidenze le navi ed i galleggianti a scafo metallico, anche non semoventi, destinati ad attività di ricerca od in-

dustriale. Queste navi di ricerca comportano un tale costo che, se dovessero attingere a questo tipo di provvidenze anzichè a quelle più connaturate ad esse, come il credito industriale, eccetera, verrebbero ad assorbire largamente i fondi. E quindi, nel momento stesso in cui noi ci ripromettiamo attraverso le agevolazioni, nel quadro del credito navale, di incrementare e di agevolare le costruzioni di navi, verremmo meno allo scopo perchè una larga fetta delle sovvenzioni verrebbe ad essere destinata a questo tipo specifico di naviglio, costosissimo, il quale ben può fruire di altre provvidenze. Questa, perciò, è una preoccupazione che permane anche dopo la chiara illustrazione del collega Ricci.

Sull'articolo 4 egli ha manifestato talune perplessità che io condivido e che non mi sembrano fugate da quanto ha detto il collega De Falco. Cioè esistono dei particolari tipi di navi quantitativamente superiori, per tonnellaggio, a quelle normali — ad esempio, le grosse petroliere — che non possono essere fatte in Italia e non possono essere fatte nemmeno in Paesi della Comunità economica europea; debbono essere fatte in Paesi addirittura...

**P I N N A.** Mi scusi, senatore Pazienza, ma di recente sono state varate dai cantieri italiani delle superpetroliere che stazzano 254 mila tonnellate!

**P A Z I E N Z A.** Ma io parlo di scafi di 400 mila tonnellate. Dalle 350 mila tonnellate in su non esiste nemmeno nell'ambito dell'Europa la possibilità della loro costruzione.

**D E F A L C O.** Allora si può mettere una clausola, nel senso di dire che ci si può rivolgere ad altri Paesi se quelli della Comunità economica europea non sono in grado di accettare le commesse. Diversamente, anche le barche da pesca finiranno per essere ordinate ai cantieri del Giappone.

**P A Z I E N Z A.** Ed è proprio per questo che io mi permetto di presentare un emendamento all'articolo 4, tendente ad ag-

6<sup>a</sup> COMMISSIONE

45° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

giungere, alla fine, qualora restasse l'attuale stesura, le seguenti parole: «a meno che tali lavori rivestano caratteristiche particolari per le quali si imponga l'utilizzazione di cantieri di altri Paesi». Resto un po' indeciso, nel senso che la formulazione dell'articolo 4 proposta dal relatore mi sembra tale, con l'eliminazione dell'inciso che le provvidenze valgono solo nell'ambito della Comunità economica europea, di soddisfare le esigenze e le preoccupazioni che sto esprimendo. Quindi, qualora venisse approvata la formulazione dell'articolo 4 proposta dal relatore, potrei anche ritirare l'emendamento; se invece restasse il testo originale, allora chiederei che si votasse il mio emendamento.

Per quanto riguarda l'articolo 6, le mie preoccupazioni sono maggiori di quelle del collega Ricci, il quale sostanzialmente accetta — mi è sembrato di capire — l'inclusione delle organizzazioni sindacali se non proprio nella sezione di credito come organo, nella commissione ministeriale a monte e quindi le recepisce, in un certo senso, come organi del processo formativo della esecuzione pratica di questi provvedimenti. Al riguardo, invece, io nutro molte preoccupazioni; nutro preoccupazioni, ad esempio, sul rappresentante dell'armamento. Ora, qualora ne facciano parte i sindacati, non potrebbero non farne parte i rappresentanti dell'armamento, ed in numero eguale io direi, perchè non si comprende la ragione della presenza di 3 rappresentanti delle organizzazioni sindacali e di uno solo dell'armamento. Ma io dico di più, cioè che sono contrario addirittura all'inclusione del rappresentante dell'armamento in questo organo perchè ciò significa automaticamente che il rappresentante in questione, per quanto probo possa essere, viene a conoscenza di tutti i fatti della concorrenza, dai fatti degli altri armatori.

**PIERACCINI**, *ministro della marina mercantile*. No, forse c'è un equivoco.

**PAZIENZA**, Parlo in relazione all'articolo 6.

**PIERACCINI**, *ministro della marina mercantile*. Questo articolo va soppresso.

**PAZIENZA**. Io andrei al di là di questa soppressione. Ossia, secondo un vecchio nostro concetto che ha sempre riconosciuto allo Stato la pienezza delle sue prerogative e dei suoi diritti, io sopprimerei tutto il secondo comma dell'articolo 4 nel nuovo testo proposto dal relatore. Perché dobbiamo dire che al Ministro della marina mercantile spetta il compito di fissare... sentita una commissione ministeriale della quale facciamo parte...?

Per quanto ci riguarda, abbiamo piena fiducia che il Governo applicherà i criteri che sono espressione del Parlamento. E aggiungo che, se questa fiducia non avessimo, ricorremmo a tutte le forme parlamentari di stimolo, di critica che ci sono consentite dalla nostra Costituzione e dal nostro ordinamento.

Riconosco che nella nuova formulazione dell'articolo 4 c'è un passo avanti; ma credo che questo passo avanti bisogna farlo ancora più coraggiosamente. I rappresentanti dei sindacati facciano il loro mestiere, se sono in grado di farlo (perchè spesso non lo fanno!) e quindi rappresentino le istanze dei lavoratori; ma non mi sembra affatto opportuno che debbano addirittura esprimerle in seno a questi organi dando loro una configurazione giuridica anomala. La commissione di cui trattasi non è nè carne nè pesce, perchè si dice che deve essere sentita, ma questo non significa che il suo parere sia vincolante. Siamo in presenza della consueta demagogia: per dare soddisfazione alle organizzazioni sindacali (e non credo che sia il gettone di presenza il motivo) s'inseriscono anche qui i loro rappresentanti. La cosa pubblica, invece, va amministrata dal Parlamento e dal Governo che è espressione del Parlamento stesso.

Desidero ricordare ai colleghi che queste organizzazioni sindacali, finchè non avremo attuato gli articoli 39 e 40 della Costituzione, rappresentano una modesta minoranza del mondo del lavoro che non ha legislativa-

6<sup>a</sup> COMMISSIONE

45° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

mente alcuna veste, alcuna configurazione giuridica, ma che lentamente va acquistando di forza tutti i poteri, forzando lo stesso dettato costituzionale. Sarà una visione rivoluzionaria, avanzata, però, oggi è in contrasto con la Costituzione. Finora abbiamo dato ai sindacati troppo credito; dobbiamo invece regolarizzare i loro statuti, gli organi direttivi, innanzitutto gli organi tecnici che incidono nel tessuto economico nazionale.

Per concludere, signor Presidente; ferme restando le indicazioni emerse da questo mio intervento in relazione a quello che sarà l'andamento della discussione e l'atteggiamento dei colleghi, debbo dire che l'articolo 4, nel testo proposto dal relatore, costituisce a mio avviso un piccolo passo avanti piuttosto timido, privo di coraggio ed espressione di una coscienza esattamente opposta alla mia, manifestando la quale altro non faccio che esercitare il mio mestiere di senatore della minoranza. Per il momento, quindi, presento gli emendamenti che ho preannunciato e poi vedremo.

**D E P O N T I.** In difformità dal giudizio espresso dal senatore Paziienza, io ringrazio il senatore Ricci per la sua relazione che, per la verità, mi è apparsa molto coerente.

Oltre a quello che ha così ben detto il relatore, vorrei aggiungere che non dobbiamo solo preoccuparci di incentivare lo sviluppo delle costruzioni; dobbiamo preoccuparci anche di non frenare lo sviluppo del mercato dei noli. Potenzialmente abbiamo una grossa entrata di noli, che può derivare mettendo a disposizione la nostra flotta anche per i bisogni del terzo mondo. Ora, è evidente che una riserva di presenza non è inopportuna, sia pure studiando il modo (e qui lascio al relatore e al Ministro il giudizio) di sposarla con una riserva di priorità, lasciando la possibilità di manovra per possibili commesse all'esterno solo quando non sia possibile provvedere all'interno dei nostri cantieri.

Per il resto condivido la preoccupazione di non correre il rischio di iniziare una tendenza involutiva nell'attività dei noli, per

cui questa possa diventare carente di strumenti, che in questo caso sono le navi. Non dimentichiamo, infatti, che una nave non si costruisce in tre mesi; facciamo in modo che non si verifichi un vuoto nel tonnellaggio del nostro armamento.

C'è poi un'altra considerazione da fare. Certo non spetta a noi facilitare una qualsivoglia attenuazione di legami con il Mercato comune europeo; lasciamo agli altri questa iniziativa, pur non impegnandoci a fare i primi della classe. Non dimentichiamo, tuttavia, che esiste una serie di convenienze per guardare con occhio benevolo a un certo interscambio di commesse. Chi esclude che si possa domani fare un'operazione del genere anche con paesi ai quali finora non abbiamo pensato? Non possiamo ammettere l'ipotesi che, tra tre anni, esca fuori da Odessa una nave da 500.000 tonnellate o una nave nucleare? Quindi, io lascerei all'esecutivo questa libertà di manovra.

Per quanto riguarda le cosiddette piattaforme, non nascondo che forse non è proprio opportuno insesirle in questo contesto; tuttavia, nella preoccupazione di non precludere alcune possibilità energetiche, è evidente che in questo momento non possiamo non tenere nella dovuta considerazione l'esigenza di dare all'ENI tutto quello che è possibile.

Allora, sulla base delle argomentazioni che opportunamente e attentamente il relatore ha svolto intorno a tale problema, io lascerei nel presente provvedimento questa possibilità. Pertanto, raccomando anch'io alla Commissione di voler approvare il disegno di legge nel testo che il relatore stesso ha sottoposto alla nostra attenzione.

**B E R G A M A S C O.** Signor Presidente, premetto che a mio avviso era preferibile il testo approvato da questa Commissione che, tra l'altro, era anche più semplice. Dico questo anche in rapporto all'articolo 2, perchè non può non lasciare perplessi l'estensione che in esso viene prevista e che qui non era stata ammessa, dopo un'approfondita discussione.

Comunque, venendo al problema dell'articolo 4, esiste certamente una scala di priorità tra cantieri nazionali, cantieri CEE e cantieri extra CEE. Mi sembra, però, che qui si lasci solo una porta aperta, che in determinati casi può consentire agli armatori italiani di fare eseguire navi fuori dall'area della CEE; e questo dipende, comunque, dai criteri che il Ministro della marina mercantile, sentita l'apposita commissione, fisserà e che — dice la legge — debbono tener conto prioritariamente delle iniziative ritenute conformi all'interesse dell'economia nazionale e quindi, ovviamente, dei cantieri nazionali.

Per quanto riguarda l'articolo 6, pur dividendo alcune cose dette dal senatore Paziienza, a me sembra giusto quanto afferma il relatore e cioè che, se le categorie interessate debbono essere inserite in questo provvedimento, la sede più opportuna è proprio quella della commissione che deve dare la consulenza al Ministro nella determinazione dei criteri, e non già quella della sezione di credito di cui all'articolo 6, che tra l'altro qui riguarda solo l'IMI e non le altre sezioni di credito, le quali, essendo organi esecutivi, non si vede come possano ammettere la presenza delle categorie interessate.

F O S S A. Sostituisco il senatore Zucalà in quanto, come rappresentante di una città marinara, sono particolarmente interessato a questo provvedimento.

Sono d'accordo sull'urgenza di approvare il disegno di legge che per la verità si è trascinato per lungo tempo. Desidero ribadire alcune considerazioni di carattere generale, che ho avuto modo di sviluppare in sede di Commissione lavori pubblici e in Aula. Ancora una volta il Parlamento è costretto ad esaminare tre provvedimenti importanti, che incidono su tutta la politica dei trasporti, dei porti, della marina mercantile, della flotta, presentate in modo disorganico, al di fuori di una visione globale del settore. Mi riferisco alla legge sulla cantieristica che abbiamo approvato poche settimane fa; al disegno di legge sulla flotta di preminente interesse nazionale e a que-

st'ultimo, che sta per essere approvato, sul credito navale.

Condivido la relazione del senatore Ricci: si tratta di una relazione documentata e responsabile.

Mi associo però alle considerazioni di alcuni colleghi circa i finanziamenti delle piattaforme petrolifere. Questa è una legge incentivante per la costruzione di navi e non di piattaforme petrolifere, che tra l'altro sono costosissime. La « coperta » in questa occasione deve servire anche le piattaforme petrolifere. Noi saremmo stati anche per un emendamento soppressivo del capoverso che prevede un contributo per le piattaforme petrolifere. Però su questo sarebbe necessario un accordo, altrimenti avremmo ancora un ritardo nell'iter del provvedimento, mentre tutti noi siamo convinti, in questo momento particolarmente delicato della nostra economia, della necessità di accelerare i tempi degli investimenti, soprattutto quelli che competono, come in questo caso, allo Stato.

Un'altra osservazione riguarda la estensione del credito navale agli armatori che hanno intenzione di costruire navi nell'area comunitaria. Mi pare che queste provvidenze siano di natura punitiva nei confronti dei cantieri nazionali, soprattutto mi pare che vi sia contraddizione con la filosofia del disegno di legge, almeno con alcune affermazioni giuste, di carattere sociale, relative ai livelli di occupazione. È vero che i nostri cantieri hanno commesse fino al 1977; è altresì vero che potremmo anche trovarci di fronte ad una crisi e di conseguenza permetteremmo agli armatori di costruire all'estero con i contributi dello Stato. È anche vero, però, che nella Comunità economica europea certi tipi di navi non vengono costruite, come non vengono costruite in Italia. Mi riferisco a quelle cui accennava il collega Paziienza: le navi-gigantesche, le supernavi, navi cioè al di sopra delle 500 mila tonnellate di stazza. In questo caso chi opera nel nostro Paese si potrebbe trovare in difficoltà per la costruzione di queste navi. Quindi, a mio giudizio, se fosse possibile, si dovrebbe prevedere la costruzione di navi

all'estero con la possibilità di avere contributi fino a quando le strutture tecniche dei nostri cantieri saranno carenti per la costruzione di quel determinato tipo di nave (mi riferisco alle superpetroliere; potrei riferirmi alle navi a propulsione nucleare, alle navi che vengono chiamate ecologiche, che nei cantieri italiani non si costruiscono), lasciando evidentemente al Ministero della marina mercantile e all'apposita commissione la possibilità di decidere sull'assegnazione dei contributi. Perché qui forse si è un po' equivocato. Noi socialisti sottolineiamo anche in questa occasione l'importanza della partecipazione delle organizzazioni sindacali e delle organizzazioni imprenditoriali nella fissazione dei criteri che informeranno la politica marinara. Evidentemente non si può, come nell'articolo 6, prevedere che i sindacati siano presenti insieme agli armatori nella fase istruttoria della concessione dei contributi, una fase, non c'è dubbio, estremamente delicata. Ma debbono essere presenti nella fase di elaborazione, di programmazione, di fissazione dei criteri. Sono d'accordo con il collega Ricci che la Commissione abbia i poteri previsti dall'articolo 4, non quelli previsti dall'articolo 1, in quanto si deve tener conto delle iniziative conformi all'interesse nazionale, eccetera. I sindacati debbono essere presenti qui, soprattutto perché mi pare che sia un loro compito d'istituto di esprimere le proprie opinioni in una fase in cui possono essere messi in gioco anche i livelli di occupazione.

Queste le considerazioni di carattere generale che desideravo fare. Qualora non trovassimo un accordo generale soprattutto per la soppressione della parte che prevede la concessione dei contributi alle piattaforme petrolifere, almeno la Commissione approvi un ordine del giorno che preveda un aumento degli stanziamenti.

C A V A L L I. Ringrazio il Presidente e i colleghi per l'opportunità che mi danno di prendere la parola nella loro Commissione.

Desidero esprimere l'opinione del nostro Gruppo sul disegno di legge riguardante l'esercizio del credito navale, che sta subendo un faticosissimo *iter* parlamentare.

Non è prima volta che si discute di queste questioni. Solo che ne avevamo sempre discusso nell'apposita Commissione, lavori pubblici, trasporti e marina mercantile; quest'anno per la prima volta se ne discute nella Commissione finanze e tesoro (io non oso mettere in discussione una decisione di questo tipo; l'accetto, tanto più che ognuno di noi può liberamente partecipare alla discussioni delle varie Commissioni). Alla Camera però se ne è discusso alla Commissione marina mercantile. Da diversi anni noi proponiamo per il settore dell'economia marittima, che è un settore fondamentale dell'economia nazionale, la costituzione di una commissione che esamini globalmente i provvedimenti che vengono via via presentati alle Camere, riguardanti i porti, i cantieri, la flotta, la pesca, il credito navale, il naviglio vetusto, eccetera; che l'economia marittima abbia un peso lo dimostra un semplice esempio: se avessimo oggi 15 navi petroliere nella flotta pubblica potremmo esercitare molto meglio la nostra autonomia nei confronti delle « sette sorelle » per quanto riguarda il rifornimento di greggio. Perché, vedete, noi potremmo trovarci da un momento all'altro di fronte al ricatto delle « bandiere ombra », al ricatto delle grandi società petrolifere internazionali, che hanno in mano anche gran parte dei mezzi di trasporto del greggio. La bandiera italiana trasporta alle raffinerie nazionali soltanto il 14 per cento del greggio sui 130 milioni lavorati in Italia. Teniamo conto di queste cose: non siamo affatto autonomi! Possiamo essere presi alla gola da chiunque.

Detto questo, ma sono anni che il Gruppo comunista, alla Camera e al Senato, cerca di portare questi problemi all'attenzione dell'opinione pubblica, per quanto riguarda il disegno di legge sull'esercizio del credito navale, ricordavo che ha avuto un *iter* molto faticoso, che deriva anche da una certa confusione, da un certo imbarazzo, che io sono il primo a comprendere, da parte dei partiti della maggioranza di centro-sinistra, poiché si tratta di un provvedimento del centro-destra, visto perciò secondo una angolazione di un certo tipo. Da mesi si lavora attorno al disegno di legge. Qui al Senato è passato

in un determinato modo, alla Camera sono stati apportati, quasi all'unanimità, degli emendamenti interessanti. L'imbarazzo, l'incertezza, quindi derivano da questo ed anche un po' dal fatto che siamo di fronte ad un settore (quello dell'armamento privato) che da parecchi decenni pompa contributi dallo Stato senza dare gran che all'economia nazionale. Queste dunque le ragioni circa le difficoltà di procedere che ha incontrato e incontra ancora il disegno di legge.

Circa gli emendamenti apportati alla Camera, con l'accordo di socialisti, comunisti e democristiani, essi sono, a nostro avviso, importanti. Certo, l'obiezione che all'estensione del contributo all'ENI per le piattaforme destinate alla ricerca petrolifera dovrebbe corrispondere l'aumento del finanziamento (aumenta il numero degli aspiranti ai contributi, si dice, ma la somma rimane sempre quella) è un'obiezione giusta. È anche giusto dire, in un momento in cui la crisi energetica ci tiene tutti sotto *choc*, che una disposizione di questo tipo sembra però significativa e da approvare.

Per quanto riguarda l'emendamento apportato dalla Camera con l'articolo 6, che inquieta un po' il collega Paziienza, esso assicura una presenza nuova in un meccanismo in cui questa presenza non c'è mai stata. Io respingo l'attacco del collega Paziienza ai lavoratori. Si dice che non bisognava regolare in questo modo la sezione del credito navale dell'IMI, che bisognava tener lontani i lavoratori da questo centro decisionale!

Certo, si tratta di far entrare presenze nuove, qualitativamente diverse, in meccanismi che sono stati sempre appannaggio di determinate categorie, le quali hanno fatto sempre il bello e il cattivo tempo. Ma una presenza di questo tipo, nella sezione del credito navale, aprirebbe una situazione nuova, darebbe vita a nuove capacità di verifica e di controllo in un meccanismo che fino ad ora è stato condotto solo dagli « addetti ai lavori », per così dire.

Mi rendo conto che la modifica apportata dalla Camera non può incontrare successo presso chi rappresenta gli armatori, permettendo l'entrata dei lavoratori nei mec-

canismi in questione. Ma essa è importante, creando un precedente di notevole rilievo, anche se può dar luogo ad obiezioni, anche se può presentare qualche contraddizione: ad esempio, quella rappresentata dal fatto che nella sezione del credito navale dell'IMI si troverebbe una presenza nuova di questo tipo, mentre le altre banche autorizzate con il presente provvedimento ad esercitare il credito medesimo non verserebbero nella stessa condizione. Si tratterebbe quindi di provvedere successivamente attraverso un analogo provvedimento, in modo da estendere il controllo a tutto il settore.

Debbo inoltre dire che l'allargamento delle fonti di erogazione del credito navale mi sembra un atto estremamente giusto. Ora, con gli emendamenti proposti, si cerca, a nostro avviso, di tornare indietro; e credo che questo tutti dovranno ammetterlo.

Non sottovalutiamo la proposta di un nuovo articolo 4, perchè, di fronte al testo a suo tempo in questa sede approvato, rappresenta indubbiamente un passo avanti, in quanto prevede l'istituzione di una Commissione presso il Ministero della marina mercantile, incaricata di fissare criteri relativi alla determinazione dei settori delle costruzioni navali da finanziare, stabilendo quali settori vadano incrementati — ad esempio quello del carico liquido piuttosto che quello del carico secco, oppure la costruzione di navi per crociere, e così via — in modo che il credito vada incanalato in quel senso; affidando così un potere di direzione al Ministero della marina mercantile che non va sottovalutato. Peraltro, l'articolo sostitutivo rappresenta pur sempre un passo indietro rispetto a quello introdotto dalla Camera, per i motivi che dianzi ho illustrato. Nei giorni immediatamente successivi alla sua approvazione, al Convegno di Genova, indetto dalla regione Liguria, ci siamo dichiarati tutti d'accordo (salvo qualche voce stonata) sulla sua opportunità; è quindi oggi abbastanza inaspettata la proposta di modifica, che tra l'altro avvalorerebbe quell'accusa di eccessivo conservatorismo che spesso ci viene rivolta dai colleghi dell'altro ramo del Parlamento, il quale ha ap-

portato al provvedimento delle modifiche più avanzate.

Un rinvio alla Camera complicherebbe notevolmente le cose. Non è detto infatti che in quella sede le nostre modifiche saranno accolte, ragione per cui rischieremo di vederci arrivare ancora una volta il disegno di legge, nuovamente modificato. Stiamo attenti a non renderci ridicoli di fronte all'opinione pubblica, e, in particolare, a quella parte dell'opinione pubblica che segue attentamente i problemi dell'economia marittima, perchè in tal modo non contribuiremmo certo all'esaltazione — più che mai necessaria, in questo momento — delle istituzioni democratiche e parlamentari.

**P R E S I D E N T E.** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

**R I C C I, relatore alla Commissione.** Ringrazio tutti gli oratori intervenuti e non ho difficoltà a dichiarare che dalle loro esposizioni ho appreso qualcosa, tenuto conto del fatto che, essendo nato in una zona di montagna e non essendomi mai occupato di questioni marinare, non possiedo quella conoscenza approfondita del settore che sarebbe stata necessaria. In questa occasione, ho cercato di elaborare una serie di notizie e di dati raccolti dalla stampa e dai documenti distribuiti, per dare una motivazione al disegno di legge, alla sua validità, alla sua urgenza e per fare in modo che le modifiche proposte da me, assieme ad altri colleghi, rappresentino il minimo indispensabile correttivo, senza urtare la suscettibilità dell'altro ramo del Parlamento e determinare una specie di prova di forza per stabilire chi sia più bravo.

Ciò detto, vorrei fermare la mia attenzione su alcuni problemi.

Il settore dell'economia marittima — definiamolo così, genericamente, senza entrare nella polemica sulla natura giuridica del termine — era fermo, per ragioni che non conosco non essendo un esperto. Il ministro Pieraccini, in occasione del convegno sull'armamento, a Genova, ebbe a dichiarare di aver trovato il Ministero privo di qualsiasi

strumento che consentisse di operare al fine di accelerare la ripresa del settore. In questo momento, tuttavia, il Parlamento si trova di fronte ad alcuni disegni di legge: oltre a quello in esame, vi sono il disegno di legge concernente le sovvenzioni per le demolizioni e quello riguardante il rinnovamento del settore cantieristico, e forse ve ne sono ancora altri.

Ora ciò dimostra anzitutto la volontà di fronteggiare le esistenti difficoltà, e di farlo nel quadro della nuova situazione economica che si è determinata, con i mezzi che è stato possibile reperire e mettere a disposizione per il raggiungimento di tale finalità; in secondo luogo dimostra che, rispetto al recente passato, qualcosa si muove, in relazione all'urgenza che il collega Cavalli ha sottolineato.

Questo mi pare che ci debba indurre — pur nella necessaria cautela e prudenza — ad essere solleciti nell'approvazione del disegno di legge che, in certa misura, dobbiamo considerare « tampone » e circoscritto ad un limitato arco di tempo.

Personalmente, ritengo che non si possano fare programmi in sede politica per le difficoltà connesse alla attuale sopravvivenza dei Governi; tuttavia, per il provvedimento in esame, reputo che vi sia un ragionevole margine di tempo entro il quale il Ministro della marina mercantile, solo o di concerto con gli altri Ministri interessati, possa agire e prendere decisioni fattive nel quadro delle nuove esigenze che emergono in relazione al nuovo modo di articolarsi dell'economia del Paese che comunque, però, imporrà la necessità di arrivare a rivedere tutta la materia studiando un sistema per riorganizzare e riequilibrare tra loro le varie attività che confluiscono nel settore dell'economia marittima.

Ripeto, anche nel caso presente ci troviamo di fronte ad un provvedimento limitato ma, per le considerazioni svolte dal ministro Pieraccini a Genova nonchè per tutte le situazioni che si sono evidenziate in quest'ultimo periodo, io ritengo che rappresenti un intervento utile, necessario e non dilazionabile.

6<sup>a</sup> COMMISSIONE

45° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

A questo punto sarei anche tentato di replicare al senatore Pazienza, naturalmente con il garbo dovuto e senza alcun appunto personale, in merito al ruolo svolto dai sindacati nella vita pubblica del Paese. Il discorso mi porterebbe, evidentemente, molto lontano e mi limiterò dunque a poche osservazioni.

Innanzitutto, nessuno può o vuole riconoscere che i sindacati sono previsti nella nostra Costituzione come una delle componenti essenziali per la vita e per lo sviluppo democratico del Paese.

Quanto poi a come debbano essere regolamentati, è un altro problema; il fatto certo è che essi rappresentano una realtà insostituibile, ed abbiamo chiari esempi che ci dimostrano come là dove i sindacati sono stati oppressi o sono diventati uno strumento padronale (ho letto di recente in merito a taluni errori che la stessa FIAT riconosce di aver commesso facendo ricorso ad un certo tipo di sindacato padronale) è venuta a cessare la vita democratica di quel Paese.

Sarebbe però un grave errore, questo è il punto che mi preme sottolineare, lasciare che questa realtà così importante, pressante, determinante e concorrente all'evoluzione della vita civile, sociale ed economica di un Paese, diventi quasi un organismo estraneo, che non partecipa e non si rende realmente conto delle difficoltà nelle quali è costretto a vivere.

Sarebbe veramente auspicabile che i sindacati fossero chiamati a partecipare alla formazione di certi programmi, che fossero in un certo senso, anche se è un termine che non mi piace usare riferito ai sindacati, responsabilizzati nei confronti delle scelte che si operano nel Paese.

Per tale ragione sostengo l'opportunità della modifica da me proposta e relativa alla costituzione di una commissione consultiva che affianchi il Ministro della marina mercantile nell'elaborazione della programmazione delle costruzioni navali di cui all'articolo 4.

Ho già detto di essere favorevole all'estensione del credito alle navi ed ai galleggianti destinati alla ricerca anche se io stesso mi

sono posto i problemi connessi a tale estensione; tuttavia, proprio il fatto di demandare al Ministro della marina mercantile la possibilità di determinare una specie di politica di programmazione in questo settore, nonchè l'esistenza di una eventuale Commissione consultiva, mi fa superare queste perplessità.

Inoltre, in un momento come l'attuale, in cui la crisi petrolifera ha messo in crisi il settore energetico nazionale e mondiale, non mi sembra il caso di mortificare con una affermazione negativa di principio il settore della ricerca che, invece, dovremmo potenziare.

E mi sia permessa, signor Presidente, una domanda che può forse apparire come una divagazione; forse che noi abbiamo ripreso l'attività parlamentare, dopo un mese e più di chiusura delle Camere, dimostrando una particolare attenzione per la nuova situazione in cui il Paese è venuto a trovarsi a seguito della crisi internazionale dell'energia? Abbiamo noi avvertito la necessità di aprire un dibattito sui conseguenti, nuovi grossi problemi che affliggono la nostra economia e che rappresentano un fatto eccezionale sul quale il Parlamento dovrebbe esprimersi?

Nulla di tutto questo è avvenuto; abbiamo ripreso la nostra solita attività discutendo di normali provvedimenti, fingendo quasi di ignorare, non so se per motivi di opportunità o di quale altra natura, la gravità della situazione nella quale ci stiamo dibattendo.

Ebbene, non sono un difensore dell'operato dell'ENI ma ritengo che proprio dell'ENI, in questo momento, dovremmo parlare per vedere in che modo, in futuro, si potrà affrontare il problema dell'energia nel Paese. Invece non si fa nulla, non si ha il coraggio di prevedere spese maggiori per la ricerca: e sono certo che quando l'ENI, per far fronte a nuove esigenze, chiederà 1.000 miliardi, il Parlamento, nel silenzio più assoluto, glieli concederà. Dico questo perchè, nella mia esperienza parlamentare, ho visto approvare proprio in questo modo, senza il minimo dibattito, le leggi che prevedono gli stanziamenti più cospicui quasi che si avesse fretta di arrivare alla fine.

Ed allora, onorevoli senatori, ci sentiamo veramente di dire « no » alla ricerca industriale e scientifica? Ci sentiamo di dire « no » alla ricerca petrolifera?

Chiusa questa parentesi, che io stesso definisco « peregrina », torno a ribadire che l'estensione del credito alle navi ed ai galleggianti destinati alla ricerca mi sembra quanto mai opportuna perchè consente al Ministro della marina mercantile, nel caso di nuove ed imprevedibili esigenze, di far ricorso a questo tipo di credito per accelerare i tempi della ricerca di nuove fonti di energia per il Paese.

Circa quello che ha detto il senatore Fossa, che io ringrazio perchè ovviamente ha fatto uno sforzo per superare una sua perplessità, vorrei pregarlo di non insistere sulla specificazione in ordine alla limitazione dei Paesi della Comunità economica europea. Io ho richiamato il Trattato di Roma, e in tale Trattato è implicito che la politica dei trasporti deve essere concordata in sede comunitaria.

F O S S A . Ma altri non lo rispettano.

R I C C I , *relatore alla Commissione*. Se non lo rispettano gli altri perchè vogliamo confessare in una legge dello Stato che siamo disponibili a violare il Trattato, cioè che autorizziamo noi stessi a violarlo? Lasciamo, perciò, stare le cose come stanno. La mancanza di una precisa normativa che vincoli la singola Nazione la pone nella condizione di poter contrattare, di poter operare, di poter agire a seconda di come emergono le realtà.

Detto questo — e chiedo scusa se sono stato lungo nella mia replica, onorevole Presidente —, ringrazio di nuovo gli onorevoli colleghi. Raccomando alla loro considerazione le argomentazioni che ho posto a base delle mie proposte e, se sono ritenute valide, li prego di approvarle.

P R E S I D E N T E . Ringrazio l'onorevole relatore e do la parola al rappresentante del Governo.

P I E R A C C I N I , *ministro della marina mercantile*. Ringrazio il relatore e tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito.

Questo provvedimento, come è stato detto, ha avuto un *iter* molto faticoso, ma che, a mio parere, non può terminare qui oggi — anche se mi auguro che la Camera dei deputati possa rapidamente esaminare ed approvare il testo definitivo — perchè anch'io ritengo necessarie alcune modifiche.

Debbo dire subito ai colleghi comunisti, e in particolare al senatore Cavalli, che non ritengo che con queste modifiche noi arretriamo rispetto al testo della Camera, perchè queste modifiche sono imposte non da una valutazione più o meno avanzata della politica del credito marittimo, ma dalla logica pura e semplice. Se io avessi avuto la possibilità di essere presente alla seduta della Commissione trasporti della Camera quando essa discusse il provvedimento, queste osservazioni le avrei fatte allora. Io non c'ero perchè impegnato proprio al Senato; ma, ripeto, avrei fatto varie osservazioni, la principale delle quali è certamente quella che riguarda l'articolo 6. Non mi soffermo sulle questioni generali, di cui del resto abbiamo già parlato in questa stessa sede, e nel Senato, ampiamente. L'articolo 6 va soppresso e, avendo discusso anche con i sindacati, posso dire che questa opinione è stata ormai accolta dallo stesso movimento sindacale. Son d'accordo con coloro che hanno detto, anche da parte comunista, che il Senato ha una sua opinione che può non coincidere con quella dei sindacati — com'è ovvio —, tuttavia è bene che si conosca anche l'opinione dei sindacati. I motivi che portano alla soppressione sono stati esposti dal relatore, ma desidero ripeterli e chiarirli ulteriormente.

L'articolo 6 inserisce una serie di rappresentanti dei sindacati, degli armatori, degli utenti e dei cantieri non in un organo generale di discussione sulla politica del credito — come invece propone il relatore — ma nell'organo decisionale sui singoli provvedimenti creditizi. Si dice che questo è un principio innovativo importante. Ma un principio innovativo non può nascere casualmente in un provvedimento settoriale. È un princi-

pio, questo, che effettivamente innova profondamente il sistema bancario italiano generale, perchè per la prima volta i rappresentanti degli interessati siedono con titolo deliberativo in un organo creditizio. Questa, perciò, non è una misura che può essere adottata marginalmente in un provvedimento settoriale. Se si volesse discutere una proposta di questo tipo, si imporrebbe una discussione generale, ampia ed approfondita, in quanto essa distorce l'ordinamento creditizio esistente. Ma è una distorsione che, secondo me, non è accettabile, e per due motivi. Primo, perchè chiunque siano i rappresentanti immessi a decidere noi privilegeremo fatalmente alcuni di questi nei confronti degli altri. Si è parlato degli armatori; secondo me questo si può dire per tutte le componenti, ma poichè si è parlato degli armatori continuo in questo esempio. Possiamo anche ritenere che il rappresentante degli armatori, personalmente, sarà al di sopra di ogni sospetto, onestissimo, riservato, ma resta il fatto che si dà ad uno dei membri di questo settore della vita nazionale la possibilità di conoscere dei propri concorrenti non la situazione generale ma la situazione personale, perchè quando si fanno operazioni di credito naturalmente si valuta tutto: la situazione patrimoniale, i debiti, lo stato dell'azienda, le ipoteche, cioè, tutti gli aspetti della vita economica dell'impresa. Ora questa mi pare che sia una soluzione giusta.

Abbiamo letto le polemiche che riguardavano proprio le operazioni creditizie fatte in passato dall'IMI (io non ha alcun elemento per dire se è vero o meno ciò che si è detto; fino a prova contraria penso che non ci sia nulla di vero) e si affermava appunto che gli armatori avevano troppa influenza diretta nel decidere i mutui per il credito navale nell'IMI. Ma con questa norma noi addirittura istituzionalizziamo questa prassi; quella che era un'accusa polemica il Parlamento la istituzionalizzerebbe, anzichè preoccuparsi di eliminare i dubbi e le perplessità sorte.

C A V A L L I. E si responsabilizza, però. Adesso c'è la stessa situazione, senza responsabilità; esistono ugualmente le teste di legno.

P I E R A C C I N I, *ministro della marina mercantile*. No, senatore Cavalli, perchè il nostro provvedimento fa qualcosa di più: rompe un monopolio; esso stabilisce che il credito navale da ora in poi viene esercitato da una pluralità di enti, dalle banche di interesse nazionale, tramite le sezioni di medio credito. Noi rompiamo un monopolio, creiamo una concorrenza. Perciò cambiamo profondamente la situazione precedente. E questa è una strada che mi pare accettabile; difatti l'abbiamo tutti accettata. Ma, ripeto, il problema non è di responsabilizzare qualcuno; semmai il problema è quello di evitare che interessi diretti del settore possano influire e deformare le scelte del credito navale.

Ma c'è di peggio — bisogna dirlo —: che con questa norma noi non controlleremo nulla, senatore Cavalli, perchè — parliamoci chiaro — quale sarebbe l'effetto? Che all'IMI non arriverebbe più nemmeno una domanda. Questa norma non responsabilizza nessuno; essa elimina l'IMI dal credito navale; ed è logico perchè se un armatore, pubblico o privato che sia, deve fare una domanda di credito a propria scelta fra una serie di enti bancari in cui non c'è interferenza, chiamiamola esterna, e non c'è a decidere sui crediti un gruppo di persone, magari anche un suo concorrente diretto, che può conoscere tutta la sua situazione, e c'è invece un Istituto, l'IMI, in cui questo si verifica, la ovvia conseguenza è che questo armatore, pubblico o privato che sia, si dirige là dove questo organo speciale non c'è.

Se si voleva arrivare alla soluzione che è stata proposta dalla Camera, la logica conseguenza sarebbe stata allora che questo tipo di controllo venisse previsto dovunque, in tutti gli istituti preposti al credito. Ma non si può concepire che in un istituto ci sia e negli altri no. Una norma come quella dell'articolo 6 non sta in piedi e questo mi pare evidente. Se si vuole mantenere questo sistema, la soluzione, al limite, sarebbe quella di estenderlo; ma l'estensione, ripeto, ha tutti gli inconvenienti che ho illustrato e credo che non sia accettabile.

La proposta del relatore, invece, mi sembra seria perchè stabilisce che il Ministro della marina mercantile (che certamente è

responsabile costituzionalmente degli indizi del credito) deve ascoltare gli interessati — e cioè in sindacati dei lavoratori, gli armatori, gli utenti e i cantieri — sui criteri di priorità che debbono stare alla base della politica del credito anno per anno. Questa, ripeto, mi sembra che sia una soluzione logica e politicamente accettabile. Qualcuno teme la proliferazione di organi consultivi in cui s'inseriscano queste forze sociali accanto agli organi costituzionali che sono il Governo e il Parlamento. Ma io non credo che ci possa essere qualcosa che urti il sistema costituzionale dello Stato italiano se il Governo, allorchè prende le sue decisioni, le prende ascoltando tutte le forze sociali interessate allo sviluppo di un determinato settore.

Facciamo degli esempi: siamo in una situazione difficile per quanto concerne i trasporti petroliferi e mi pare che una logica direttiva sia quella di garantire al Paese il massimo di autonomia possibile nel settore. Ebbene è utile sentire tutte le forze interessate sui mezzi per farlo. Abbiamo difficoltà nei cantieri ed è giusto ammettere che la rappresentanza delle categorie interessate ci esprima il proprio punto di vista per il superamento, attraverso lo strumento creditizio, della eventuale crisi cantieristica. Quindi, mi pare che la soluzione offerta dall'emendamento proposto dal relatore sia politicamente logica e tale da eliminare quelle gravi distorsioni che, così com'è attualmente formulato, invece l'articolo 6 comporterebbe.

Per quanto riguarda l'articolo 4, c'è la questione della soppressione eventuale della norma che limita i contributi di interesse ai finanziamenti di lavori eseguiti nell'area comunitaria. A questo proposito, voglio ricordare com'è nato l'articolo 4 approvato dalla Camera dei deputati.

Una misura analoga fu inserita proprio qui al Senato dalla Commissione lavori pubblici nella legge sul naviglio vetusto. In quell'occasione (alcuni colleghi forse lo ricorderanno, perchè parteciparono a quel dibattito) si disse: dobbiamo favorire assolutamente i cantieri nazionali che sono in difficoltà, in particolare per il naviglio vetusto che effettivamente è oggi in grave crisi, special-

mente a La Spezia. Tutti furono d'accordo; però fu osservato che una norma la quale avesse stabilito che l'ambito di applicazione dei vantaggi finanziari o creditizi fosse limitato allo Stato italiano, avrebbe urtato contro il trattato della Comunità europea, cui l'Italia partecipa, trattato che impedisce discriminazioni nell'ambito comunitario.

La volontà del Parlamento, quindi, non era tanto di allargare alla Comunità europea la applicazione della norma, quanto di indicare la priorità assoluta per i cantieri nazionali. Ora, mentre per il naviglio vetusto e i cantieri nazionali non ci sono problemi, qui effettivamente qualche problema sorge. Debbo dire per la verità che fino a questo momento il Governo (e mi riferisco anche ai miei predecessori) non ha mai accordato crediti agevolati per l'acquisto di navi all'estero, in particolare in Giappone e in Svezia. Di fatto il regime giuridico era tale da permettere di accordare credito agevolato in qualsiasi paese del mondo; ma la linea politica reale era quella di concederlo solo all'interno del nostro Paese.

Ora, l'articolo 4 è al tempo stesso estensivo e riduttivo dell'attuale situazione. È estensivo perchè parlando esplicitamente della Comunità europea, dà agli interessati una specifica norma in virtù della quale le loro operazioni di acquisto, per esempio, in Inghilterra o in Olanda o in altri paesi comunitari acquistano una particolare forza per chiedere ed ottenere crediti agevolati. Infatti, l'indeterminatezza cui il relatore propone di ritornare (che poi non è una vera e propria indeterminatezza) lasciava tutto impreciso rispetto a tutti i paesi stranieri; senonchè in questa imprecisione era implicita la prassi di concedere le agevolazioni soltanto ai cantieri navali nazionali. Ora, invece, se lasciamo la norma come è attualmente diamo particolare forza ed una priorità non più all'ambito nazionale, ma a quello comunitario.

Dicevo che al tempo stesso la norma è riduttiva perchè, pur non essendo mai stato concesso un credito agevolato per l'acquisto, per esempio, di una nave in Giappone, non possiamo politicamente nemmeno escludere che questo possa essere utile per il

Paese. Porto il caso della flotta petrolifera, visto che rientra in una discussione d'obbligo in questi tempi: tutti abbiamo detto che la parte dei rifornimenti petroliferi coperta dalla bandiera italiana è troppo bassa e che bisogna svolgere una politica per aumentarla, anche per ragioni di garanzia, di autonomia nazionale dei rifornimenti stessi. Ebbene, può darsi che sia utile per il Paese, se vogliamo accelerare questo processo, avere rapidamente delle petroliere al di sopra delle 300 000 tonnellate. Non dico che questo avverrà e d'altra parte abbiamo stabilito che anche questo, se dovesse avvenire, avverrebbe dopo aver sentito tutte le organizzazioni sindacali, armatoriali, cantieristiche.

Non posso escludere però che, ad un certo momento, possa esservi interesse ad acquistare queste navi. Vi sono tipi di navi che, o per il tonnellaggio superiore alle 300 mila tonnellate, o per caratteristiche tecniche, non si costruiscono in Europa (purtroppo, debbo dire, perchè questo sta ancora a dimostrare che l'Europa, se non sta attenta, perderà la sua autonomia). Ora, la disposizione dell'articolo 4 da una parte è estensiva, perchè dà priorità alla Comunità, dall'altra è restrittiva, perchè pone un divieto giuridico, non politico, di acquistare al di fuori dell'area della Comunità, con crediti agevolati, navi che è impossibile oggi costruire nella Comunità. Così noi ci leghiamo le mani politicamente. Ecco perchè penso che la formula proposta dal relatore sia la migliore.

In via subordinata, ritengo che bisognerebbe almeno dire: « fatte comunque salve le eccezioni per le navi che non si costruiscono nella Comunità ». Non è giusto infatti che uno Stato si vincoli a priori e a priori elimini un mezzo per facilitare l'acquisto di navi che possono essere importanti per la economia dello Stato stesso. Voglio dire (specie ai colleghi comunisti) che l'eliminazione delle ultime tre righe dell'articolo 4 non è in contrasto con i trattati della CEE perchè non pone il divieto di acquistare con credito agevolato negli altri Paesi della Comunità. Noi stabiliamo soltanto una priorità; resta, dunque, lo scopo fondamentale della norma, quale era stato previsto originariamente. Il limite riguardante la Comu-

nità, ripeto, fu messo per uno scrupolo di carattere giuridico. La stessa proposta dei rappresentanti comunisti in sede di Commissione trasporti (il senatore Cavalli lo ricorderà) non prevedeva il richiamo alla CEE. Mi parrebbe logico, pertanto, anche tenendo conto del criterio iniziale proposto, lasciare l'articolo 4 senza l'ultimo periodo, anche perchè così facendo si stabilisce l'obbligo della priorità per i nostri cantieri. D'altra parte, poichè nello stesso articolo 4, secondo la nuova formulazione proposta, si istituisce una commissione per la discussione dei criteri della politica creditizia non vi può essere arbitrio individuale di nessuno. Ecco perchè anche qui mi pare che non si tratti di arretrare o di avanzare, ma si tratti di lasciare al nostro Stato un'autonomia di azione, salvando peraltro la logica da cui è nata per la prima volta la formula cui la Camera ha aderito, che è quella della priorità ai nostri cantieri navali.

Vorrei infine far notare che c'è stata forse una svista nella formulazione del nuovo articolo 4. Là dove, al secondo comma, è detto: « ... i criteri relativi alla determinazione dei settori delle costruzioni navali da finanziare ai sensi della presente legge ». Infatti poichè la legge prevede anche le riparazioni e le piattaforme, bisognerà dire: « ... dei settori delle costruzioni navali e delle altre attività da finanziare, ... », altrimenti la commissione consultiva potrebbe occuparsi soltanto dei criteri di politica creditizia relativi alle costruzioni e non anche alle piattaforme o alle riparazioni.

Rimane ora l'ultimo argomento, quello delle piattaforme. Francamente, se fossi stato presente alla Camera, avrei ripetuto quello che avevo detto in questa Commissione quando il relatore Ricci voleva proporre di inserire il testo che poi la Camera ha inserito: avrei detto cioè di non ritenere utile tale inserimento. Non c'è dubbio, infatti, che favorire la costruzione di piattaforme per l'industria petrolifera, particolarmente oggi, è importante, direi anzi che è un'iniziativa di carattere prioritario. Ma, a mio parere, ci voleva un disegno di legge *ad hoc*, perchè resta nel testo di questa legge insoluto il problema di cui avete parlato anche voi,

quello finanziario. Io sono lietissimo che si dica per quanto riguarda le piattaforme, che possono essere assimilate alle costruzioni navali, perchè si trovano in mare e sono a volte mobili, a volte fisse, comunque sottoposte a tutti i problemi del mare. Il Ministero della marina mercantile non può opporsi certo a questo concetto. Bisogna però dargli i mezzi, perchè con le somme stabilite per il credito navale, che sono, come giustamente è stato detto un po' da tutti, abbastanza limitate è difficile riuscire a fare tutto. Ora, è certo che se chiedessimo di aumentare gli stanziamenti già previsti per questo disegno di legge il Ministero del tesoro direbbe di no; però, come Ministro della marina mercantile debbo dire che questi stanziamenti sono assolutamente insufficienti. Perciò la cosa più logica mi sembrerebbe rinviare la normativa relativa alle piattaforme ad un provvedimento speciale, che si potrebbe presentare appena risolto il problema finanziario. Si vuole lasciarla perchè intanto passi il principio? Ma allora debbo chiaramente dire che non solo sono d'accordo sull'ordine del giorno che è stato preannunciato, nel quale il Senato fa voti perchè si reperiscano ulteriori fondi per il disegno di legge, ma mi sentirò in dovere di fare una richiesta ufficiale al Ministero del tesoro perchè questo ulteriore finanziamento ci sia, altrimenti si tratterebbe di un principio inapplicabile, perchè o si fanno le piattaforme (che tra l'altro sono costosissime; si tratta di decine di miliardi) o si fa il credito navale.

Su questo punto, comunque, mi rimetto alla Commissione: o si stralcia la norma rinviandola al momento in cui si troverà il finanziamento oppure, se il Senato intanto vuole che passi il principio, si voti l'ordine del giorno, che mi auguro sia approvato all'unanimità, in cui il Senato stesso chiede un ulteriore finanziamento. Questo finanziamento però (lo dico perchè non ci si faccia illusioni) ci deve essere, perchè altrimenti la nostra norma rimane un principio inapplicabile. Questo per chiarezza. Dico tutto ciò anche pensando — per non essere solo pessimista — all'eventuale utilizzo di alcuni fondi residui della gestione del bilancio 1973, evitando (e qui mi auguro che il Tesoro sia

d'accordo) di mandarli in economia quando potrebbero essere utilizzati nel senso indicato dal provvedimento.

Io sono naturalmente a disposizione degli onorevoli senatori per ogni chiarimento, ma mi auguro che sia possibile l'approvazione del disegno di legge nella seduta di oggi, in modo da poterlo immediatamente trasmettere alla Camera dei deputati chiudendo così un iter tanto lungo e faticoso, nell'interesse del settore e dei lavoratori in esso impegnati.

**P R E S I D E N T E.** Prima di passare all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati ricordo che i senatori Ricci, Venanzetti e Fossa hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La 6<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,  
in sede di approvazione del disegno di legge n. 1016-B concernente « Integrazione della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale »;

preso atto che la Camera dei deputati ha ampliato il tipo di naviglio per la cui costruzione è consentito il credito agevolato;

considerata, d'altra parte, l'entità degli stanziamenti contenuti nella legge,

invita il Governo ad esaminare l'opportunità di reperire ulteriori fondi che consentano di aumentare, fin dall'anno 1974, le somme già stanziare nel disegno di legge.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

**P A Z I E N Z A.** L'ordine del giorno che abbiamo testè approvato, e sul quale non avevo nulla da obiettare, fa riferimento ad adempimenti per far fronte ai quali necessitano tempi lunghi. Per provvedere intanto ai tempi brevi presento a mia volta il seguente ordine del giorno:

La 6<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato,  
invita il Ministro della marina mercantile a tener conto, nel fissare i criteri di cui all'articolo 4 del disegno di legge n. 1016-B,

dell'alto costo delle navi e dei galleggianti a scafo metallico, anche non semoventi, destinati ad attività di ricerca od industriale, e della possibilità di accesso di esse ad altre forme di credito e di incentivazione, e ciò al fine di non apportare riduzioni notevoli alle destinazioni istituzionali del credito navale.

L'ordine del giorno vuole essere una manifestazione di volontà da parte del Parlamento che, in un certo senso, aiuti il Ministro quando si renda necessario qualche diniego. Se egli lo accoglierà come raccomandazione mi riterrò soddisfatto.

**PIERACCINI**, ministro della marina mercantile. Lei ha sentito le mie dichiarazioni, che spero siano state esaurienti. Io ritengo che l'ordine del giorno presentato dal relatore assieme ai senatori Venanzetti e Fossa ed approvato all'unanimità dalla Commissione sia chiaro di per se stesso, prospettando l'opportunità di reperire nuovi fondi per aumentare le somme stanziare col disegno di legge.

**PAZIENZA**. Non insisto e ritiro l'ordine del giorno.

**PRESIDENTE**. Passiamo ora all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

I primi due commi dell'articolo 1 non sono stati modificati.

Do lettura del terzo comma dell'articolo 1, aggiunto dalla Camera dei deputati:

Le disposizioni regolamentari di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 maggio 1963, n. 987, saranno modificate entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge per adeguarle alla pluralità degli istituti autorizzati di cui al primo comma e alle mutate condizioni tecnico-economiche dell'industria armatoriale.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2 aggiunto dalla Camera dei deputati:

#### Art. 2.

Il primo comma dell'articolo 7 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni della presente legge sono applicabili alle navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e liquido, idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale; ai rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa; alle navi da pesca oceanica, nonchè alle navi ed ai galleggianti a scafo metallico, anche non semoventi, destinati ad attività di ricerca od industriale ».

Il senatore Paziienza ha proposto un emendamento tendente a sopprimere le parole « nonchè alle navi ed ai galleggianti a scafo metallico, anche non semoventi, destinati ad attività di ricerca od industriale ». Insiste in tale proposta?

**PAZIENZA**. Insisto perchè, mentre l'ordine del giorno che ho ritirato si riferiva ad un'aspirazione, il contenuto dell'articolo rappresenta una realtà.

**PRESIDENTE**. Metto ai voti l'emendamento proposto dal senatore Paziienza.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 2.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 aggiunto dalla Camera dei deputati:

#### Art. 3.

È abrogato l'articolo 2 della legge 30 maggio 1970, n. 379.

6<sup>a</sup> COMMISSIONE

45° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

Il primo comma dell'articolo 3 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è sostituito dai seguenti:

« L'importo dei finanziamenti non può eccedere il 70 per cento del prezzo dei lavori indicato dalle imprese interessate e che sia ritenuto attendibile dal Ministro della marina mercantile.

La disposizione del precedente comma non si applica ai finanziamenti deliberati anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4, aggiunto dalla Camera dei deputati:

#### Art. 4.

Nell'accordare i contributi di interesse sui finanziamenti il Ministro della marina mercantile terrà conto prioritariamente delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo ai livelli complessivi di occupazione dei settori interessati alla esecuzione dei lavori, che non potranno comunque essere esclusi al di fuori dell'area della Comunità economica europea.

I senatori Ricci e Fossa hanno proposto un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo col seguente:

#### Art. 4.

Nell'accordare i contributi di interesse sui finanziamenti il Ministro della Marina mercantile terrà conto prioritariamente delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo ai livelli complessivi di occupazione dei settori interessati alla esecuzione dei lavori.

Ai fini del precedente comma il Ministro della marina mercantile stabilisce annualmente i criteri relativi alla determinazione dei settori delle costruzioni navali e delle

altre attività da finanziare ai sensi della presente legge, sentita una commissione ministeriale della quale facciano parte anche cinque esperti, designati uno dall'armamento, uno dalle organizzazioni rappresentative dei cantieri navali e tre dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale.

**BORSARI.** Desidero dichiarare che non vedo una contraddizione tra quanto viene proposto con l'articolo 4 ed il contenuto dell'articolo 6. Mi sembra anzi che il primo istituisca un organismo il quale, assieme al Ministro, stabilirà le linee ed i criteri fondamentali sui quali basare l'erogazione del credito; e, considerata la composizione della commissione proposta, siamo pienamente favorevoli al nuovo testo.

Per quanto riguarda l'ultima parte dell'articolo 4, che nel testo sostitutivo proposto dal relatore verrebbe soppressa, siamo d'accordo con l'onorevole Ministro sull'opportunità di dare priorità alla cantieristica nazionale e, tenuto conto delle considerazioni da lui avanzate, ci sembra che la norma possa trovare una sua logica. Ribadisco pertanto il nostro voto favorevole all'articolo sostitutivo.

**PRESIDENTE.** Il senatore Pazienza aveva preannunciato una modifica al testo sostitutivo. Vorrei sapere se intende insistere, dato che su di esso sembra vi sia l'unanimità dei consensi.

**PAZIENZA.** Non insisto.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 4 nel testo sostitutivo proposto dai senatori Ricci e Fossa.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5 aggiunto dalla Camera dei deputati:

#### Art. 5.

Il Ministro della marina mercantile è tenuto a presentare al Parlamento entro il 31 luglio di ogni anno e contestualmente alla

6<sup>a</sup> COMMISSIONE

45° RESOCONTO STEN. (17 gennaio 1974)

presentazione dello stato di previsione di spesa del suo dicastero un documento riepilogativo delle operazioni di credito navale effettuate con il contributo dello Stato nel precedente esercizio finanziario.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6 aggiunto dalla Camera dei deputati:

#### Art. 6.

All'articolo 1 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, è aggiunto il seguente comma:

« Faranno altresì parte degli organi di tale sezione quattro esperti designati dal Ministro della marina mercantile, uno su indicazione dell'armamento, uno dell'organizzazione rappresentativa dei cantieri navali e due delle organizzazioni sindacali più rappresentative su scala nazionale ».

I senatori Ricci e Fossa ne propongono la soppressione.

BORSARI. Noi siamo contrari alla soppressione dell'articolo, anche se abbiamo compreso le ragioni esposteci dal Ministro. Esse non ci sembrano infatti tali da consigliare di sopprimere un articolo che invece, a nostro avviso, rappresenta un modo per dare alla Commissione possibilità di responsabilizzare le categorie interessate.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la soppressione dell'articolo 6 aggiunto dalla Camera dei deputati.

(È approvata).

L'articolo 7 riproduce il testo dell'articolo 2 del testo che era stato da noi approvato, e non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

BORSARI. Desidero dichiarare la nostra astensione dal voto sul disegno di legge nel suo complesso, dovuta a due motivi. Anzitutto, come abbiamo già detto, riteniamo che il testo attuale rappresenti un passo indietro rispetto a quello pervenutoci dalla Camera; in secondo luogo pensiamo che quest'ultimo avrebbe potuto essere votato in modo da consentire l'immediata entrata in vigore del provvedimento, mentre ora esso sarà esposto al rischio di ulteriori modifiche, con un prolungamento del suo iter che certo non corrisponderà alle esigenze urgenti sostenute, per altro, e dal Ministro e dai colleghi della maggioranza.

PRESIDENTE. Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso quale risulta con le modificazioni testè approvate.

(È approvato).

*La seduta termina alle ore 12.*

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici  
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO