

costruzione e nell'acquisto di nuovo tonnellaggio nazionale, in guisa da potere quanto meno realizzare quel programma minimo che fu approvato dalla Commissione del dopo guerra;

richiama inoltre il Governo alla necessità che i temperamenti che esso intenderà adottare nei riguardi della Marina mercantile, abbiano carattere di urgenza allo scopo di evitare che sia aggravato quello stato di incertezza e di sfiducia che, già provocato dall'altezza dei prezzi del materiale da costruzione e dal sempre crescente ribasso dei noli, verrebbe a paralizzare qualunque iniziativa in questo campo».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Celesia ha facoltà di svolgerlo.

CELESIA. Onorevoli colleghi! Coll'ordine del giorno da me presentato mi propongo di richiamare la attenzione della Camera e del Governo sulle condizioni di fatto che dal disegno di legge in esame vengono create alle industrie marittime nazionali.

Già l'onorevole Olivetti ha affrontato nel suo complesso ed in rapporto a tutte le industrie ed attività ricostruttive l'ardua questione dei diritti acquisiti e delle sancite esenzioni da imposte e sovrimeposte di guerra. Ma la marina mercantile merita uno specialissimo esame, siccome quella che, in confronto a tutte le altre industrie, ha una importanza più fondamentale o generale e la cui rovina influirebbe in modo assai più grave sull'intera nazione.

È d'altronde ovvio considerare che mentre le esenzioni concesse ad altre industrie e attività miravano a creare cespiti di produzione prima inesistenti o quasi in Italia, le esenzioni concesse alle industrie marittime tendono invece a conservare un cespite esistente: là si tratta *de lucro capiendo*, qua *de danno vitando*.

La stessa relazione dell'onorevole Gasparotto non riesce a sottrarsi a gravi preoccupazioni là dove dopo aver richiamato le disposizioni di favore esistenti, dichiara non potersi negare « che le provvidenze dei decreti-legge erano ispirate al sano concetto di favorire la ricostruzione di quel naviglio, che, assolutamente insufficiente prima della guerra, ci fu in grandissima parte distrutto e che è condizione di vita per un paese marinaro come il nostro costretto

ad approvvigionarsi sempre più largamente per l'incremento della popolazione e per l'acquisto delle materie prime necessarie al funzionamento delle nostre industrie, oltre che dover servire all'emigrazione transoceanica.

« Un paese che abbisogna di almeno 3 milioni e mezzo di tonnellaggio e che ne dispone attualmente di un milione e mezzo, un paese che paga all'estero circa due miliardi di noli, con l'asprezza dei cambi che ci è nota, non può non preoccuparsi delle condizioni di questa branca delle sue industrie, per intensificare quella ripresa di sviluppo che negli ultimi tempi ha avuto la sua manifestazione, oltre che con gli acquisti di naviglio straniero, anche con le costruzioni nei nostri cantieri, dove trovansi attualmente imposte 43 navi di grosso e medio tonnellaggio: ripresa di sviluppo che era in parte incoraggiata dalle provvidenze fiscali di favore che il Governo aveva dettato ».

Se non che dopo aver fatto queste constatazioni, la Giunta non propone nessun rimedio praticamente valido a conciliare le supreme esigenze del fisco con quelle delle industrie marittime, limitandosi soltanto a dichiarare che nei casi enunciati (tra cui quello della marina mercantile) l'onere che oggi volesse addossarsi ai contribuenti dovrebbe suggerire qualche temperamento in sede di riscossione quando risultasse che le condizioni dell'azienda non sono tali da poter assolvere il debito verso l'Erario nel periodo normale.

Troppo poco invero dopo tanta solennità di riconoscimenti! E però è oggi necessario riprendere i ragionamenti della Giunta confortandone le ricordate impressionanti dichiarazioni coll'esatta esposizione e col ricordo delle attuali condizioni della marina mercantile e delle vigenti disposizioni legislative che la riguardano.

La nostra flotta mercantile prima della guerra non raggiungeva i due milioni di tonnellate di portata, mentre la Commissione del dopo-guerra ha constatato che l'Italia per non essere tributaria delle marine estere per i bisogni dei propri traffici, dovrebbe possedere un naviglio mercantile di almeno cinque milioni di portata, dei quali tre milioni dovrebbero essere costituiti da navi di carico.

A partire dalla nostra dichiarazione di guerra il nostro naviglio mercantile, più esposto di quello delle altre nazioni alleate all'insidie nemiche così bene organizzate nel Mediterraneo, subì sensibili perdite che