

## COMMISSIONE X.

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

XXX.

## SEDUTA DI VENERDÌ 8 LUGLIO 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

## INDICE

	PAG.	PAG.
<b>Per una proposta di sospensione della seduta:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	286, 287	
POLANO . . . . .	286	
JERVOLINO, <i>Ministro della Marina mercantile</i> . . . . .	286	
MACRELLI . . . . .	286	
COLASANTO . . . . .	286	
BOGONI . . . . .	286	
DEGLI ESPOSTI . . . . .	286	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Modifiche alle norme sulla retribuzione degli oneri doganali e sulle agevolazioni in materia d'imposta generale sull'entrata di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (2225) . . . . .	287	
PRESIDENTE . . . . .	286, 289, 290, 291, 292, 295	
BOIDI, <i>Relatore</i> . . . . .	287, 290	
GEFTER WONDRIK . . . . .	289	
VIDALI . . . . .	289	
COLASANTO . . . . .	289, 291, 294, 295	
SINESIO . . . . .	289	
LOMBARDI RUGGERO . . . . .	289	
PETRUCCI . . . . .	290	
CONCAS . . . . .	290, 292	
JERVOLINO, <i>Ministro della Marina mercantile</i> . . . . .	291, 292, 295	
<b>Proposta di legge (Discussione e approvazione):</b>		
COLASANTO: Modificazioni alla legge 2 dicembre 1952, n. 1848, che ratifica, con modificazioni, il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, per quanto concerne la composizione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato. (2189) . . . . .	295	
PITZALIS ed altri: Norme circa la composizione del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. (2221) . . . . .	295	
PRESIDENTE . . . . .	295, 296, 298, 299, 300, 301, 302, 303	
FRUNZIO . . . . .	295, 297	
CAPPUGI . . . . .	295, 298, 300, 301	
COLASANTO . . . . .	295, 298	
TOGNI GIULIO BRUNO, <i>Relatore</i> . . . . .	295, 300, 301, 302, 303	
PETRUCCI . . . . .	296, 298	
DEGLI ESPOSTI . . . . .	297, 298, 299, 300, 301, 302	
POLANO . . . . .	297, 302	
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	298, 299, 301	
LOMBARDI RUGGERO . . . . .	301	
<b>Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>		
GIOIA ed altri: Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali. (1466) . . . . .	303	
PRESIDENTE . . . . .	303	
GIOIA . . . . .	303	

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

	PAG.
<b>Commemorazione del deputato Simonini:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	303
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	303
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	304

**La seduta comincia alle 9,50.**

CIBOTTO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Per una proposta di sospensione della seduta.**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la seduta. L'onorevole Polano ha chiesto la parola, su un argomento non compreso nell'ordine del giorno.

POLANO. Onorevole Presidente voglio innanzitutto far rilevare come alla riunione di oggi manchi il collega Fabbri che si trova costretto a letto in seguito agli avvenimenti di avanti ieri sera a Roma; le sue condizioni sono abbastanza gravi. Io prego l'onorevole Presidente di volersi fare interprete presso il collega Fabbri dei sentimenti della nostra Commissione; che possa rimettersi e presto tornare fra noi. La seconda questione che volevo far presente ai colleghi della Commissione è che ieri a Reggio Emilia sono caduti cinque cittadini italiani. Comprendo che non è questa la sede più opportuna per entrare nel merito degli avvenimenti; sono tuttavia dell'opinione che non possiamo iniziare i nostri lavori senza esprimere il nostro cordoglio: propongo pertanto di sospendere la seduta per un quarto d'ora.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo si associa agli auguri formulati per la salute dell'onorevole Fabbri e al cordoglio manifestato per la morte dei cinque a Reggio Emilia.

MACRELLI. Mi associo alle parole che ha espresso il collega Polano tanto per quanto riguarda l'augurio più fervido per la salute dell'amico Fabbri, quanto per la richiesta di sospensione, sia pure per pochi minuti, della seduta come dimostrazione della nostra partecipazione al lutto di tutta la Nazione e in particolar modo della classe operaia.

COLASANTO. Mi associo anch'io agli auguri per il collega ferito e al cordoglio vivissimo per quanto si è verificato in questi giorni, cordoglio, tuttavia, che penso la Ca-

mera dovrebbe manifestare in un sol modo: dicendo basta a tutti, non solo a quelli che si vanno ad esporre, ma anche a quelli che li mandano ad esporre. Proprio per questa ragione, proprio perché il cordoglio sia più sincero, ritengo che noi dobbiamo continuare i lavori senza aderire alla proposta di sospensione.

BOGONI. Ringrazio i colleghi che hanno espresso il loro saluto ed i loro auguri per l'amico Fabbri le cui condizioni, fortunatamente, non sono gravi. Ciò che preoccupa, viceversa, sono le bastonate ricevute l'altra sera; più gravi di quelle di un tempo. Non dimentichiamo che lo stesso onorevole Fabbri fu una vittima di Via Tasso.

Mi permetta dunque il collega Colasanto di dissentire dalla sua opinione quando dice che non vale la pena di sospendere la seduta. Non guardiamo da dove vengono le ragioni della violenza. Ci sono morti sulle piazze italiane. Siamo in una situazione molto pericolosa: la situazione che noi, vecchi militanti dell'antifascismo, abbiamo vissuto allora bambini, e adesso viviamo da grandi. Facciamo bene attenzione: no alla violenza, ma no anche al fascismo risorgente.

E questo il significato che noi vogliamo dare alla domanda di sospensione. E vi confesso, onorevoli colleghi, che è proprio il fascismo che risorge che mi fa paura: perché esso risorge in un clima dove lo si vuole proteggere.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non posso non aderire come Presidente della Commissione agli auguri più fervidi e più affettuosi di pronta guarigione per l'onorevole Fabbri ed in questo senso penso di essere interprete del pensiero unanime della Commissione e del Governo. Esprimo inoltre tutto il più vivo cordoglio per le vittime di ieri a Reggio Emilia alla cui memoria mi par doveroso levare un pensiero mesto e commosso. Personalmente ritengo che questi nostri sentimenti siano sufficienti a stabilire quale è lo stato d'animo della Commissione. Sono comunque disposto a mettere ai voti la proposta della sospensione la cui eventuale non accettazione non potrà evidentemente significare mancanza di solidarietà verso le vittime di Reggio Emilia.

DEGLI ESPOSTI. Poiché mi sembra che la Commissione sia unanimemente d'accordo, proporrei che questi nostri sentimenti di cordoglio fossero estesi, tramite il Presidente, alle famiglie dei caduti.

PRESIDENTE. Debbo far presente che la Commissione non ha personalità autonoma e

quindi non può agire verso l'esterno. Io mi farò interprete di questi sentimenti presso il Presidente della Camera dei deputati perché li voglia presentare come espressione di tutto il Parlamento. Con l'augurio pertanto che la violenza non continui ad agitare la vita italiana e che altro sangue non venga sparso per le strade del nostro Paese, possiamo passare all'ordine del giorno.

POLANO. Dopo le parole espresse dall'onorevole Presidente e dagli onorevoli colleghi ritiro la proposta di sospendere la seduta.

**Discussione del disegno di legge: Modifiche alle norme sulla restituzione degli oneri doganali e sulle agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (2225).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alle norme sulla restituzione degli oneri doganali e sulle agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».

Esso è già stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Boidi ha facoltà di svolgere la sua relazione.

BOIDI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, con la legge 17 luglio 1954, n. 522, furono disposte alcune provvidenze a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. Queste provvidenze sono di tre specie:

- 1°) agevolazioni doganali e fiscali;
- 2°) contributi;
- 3°) finanziamenti.

Le agevolazioni doganali e fiscali consistono:

1°) nell'esenzione dai dazi doganali e dall'imposta generale sull'entrata all'importazione per la costruzione, allestimenti, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili;

2°) nella restituzione di oneri doganali ed agevolazioni in materia d'imposta generale sull'entrata;

3°) nell'esenzione dal dazio, dalla imposta di fabbricazione e dalla sovrimposta di confine per combustibili e lubrificanti occorrenti per le prove degli apparati motori completi e dei macchinari in genere instal-

lati su navi mercantili sia di nuova costruzione, sia in esercizio;

4°) in agevolazioni fiscali in materia di registro e di imposta generale sull'entrata per i contratti navali e per i contratti di fornitura.

Per quanto riguarda la restituzione degli oneri doganali ed agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata, l'articolo 2 della legge n. 522 del 1954 dispone che « le materie prime e i prodotti semilavorati e finiti occorrenti per la costruzione, allestimento, arredamento, riparazioni, modificazioni e trasformazione di navi mercantili, le quali materie prime e prodotti semilavorati e finiti siano acquistati nel territorio della Repubblica da cantieri o da committenti per conto dei quali i lavori sono eseguiti, o da armatori per le navi in esercizio, si considerano come esportati agli effetti delle leggi doganali e delle norme che regolano l'imposta generale sull'entrata. Il rimborso del dazio e degli altri oneri doganali veniva stabilito nella misura indicata in una tabella (tabella n. 1) allegata alla legge.

Per quanto riguarda le agevolazioni fiscali in materia di registro e di imposta generale sull'entrata per i contratti navali e per i contratti di fornitura, l'articolo 4 della legge n. 522 del 1954, dispone che:

Sono ammessi a registrazione col pagamento dell'imposta fissa e beneficiano della esenzione dell'imposta generale sull'entrata i contratti inerenti: alla costruzione della nave e dell'apparato motore, anche se stipulati separatamente; alla riparazione, modificazione e trasformazione degli scafi, degli apparati motori e dei macchinari o apparecchi ausiliari di bordo; all'allestimento e arredamento delle navi costruite, riparate, modificate e trasformate; alla prima vendita delle navi costruite in proprio dai cantieri.

I cantieri per forniture di prodotti e materiali assunti dai cantieri stessi, nonché i contratti per forniture di oggetti occorrenti all'arredamento e all'allestimento assunti direttamente da proprietari, sono ammessi alla registrazione col pagamento della imposta fissa.

L'applicazione di queste norme concernenti la restituzione dei dazi e le agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata presuppongono una complessa e costosa procedura, dovendo essere controllato l'impiego dei singoli materiali e prodotti di produzione nazionale nei lavori di costruzione e riparazione delle navi ammesse ai benefici.

Ai fini di attuare un'applicazione più semplice della legge che consenta ai costruttori

ed ai riparatori navali di adempiere alle relative formalità senza le lungaggini di procedure onerose e di ottenere con più speditezza la liquidazione dei relativi benefici, il Ministro della marina mercantile, di concerto con gli altri Ministri interessati, presentava al Senato il 24 febbraio 1960 il disegno di legge n. 2225 con il quale si modificano le norme sopra richiamate della legge n. 522.

In particolare il disegno di legge prevede:

la restituzione del dazio e degli altri oneri doganali commisurata, in base ad apposite aliquote, al peso della nave completa per le nuove costruzioni (e non già al peso dei singoli materiali effettivamente impiegati), ed al peso dei macchinari e materiali impiegati nei lavori di modificazione, trasformazione e riparazione (articolo 2);

la restituzione dell'imposta generale sull'entrata secondo le norme di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570, nella misura forfettaria del 5 per cento sul costo, per le navi di nuova costruzione, e del 3 per cento sul costo, per i lavori concernenti le navi già in esercizio (articolo 3);

la limitazione del beneficio di esenzione dell'imposta generale sull'entrata, prevista dall'articolo 4 della citata legge n. 522, ai soli contratti stipulati tra il committente ed i cantieri, escludendo cioè dal beneficio medesimo i contratti sub appalto parziale e quelli inerenti all'allestimento ed all'arredamento delle navi (articolo 6);

l'estensione delle agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata alle navi di nuova costruzione, che avevano titolo a fruire del rimborso dell'imposta in base alla legge 19 giugno 1948, n. 762, e che furono escluse dal beneficio con l'entrata in vigore della legge n. 570 del 1954 (articolo 7).

Così integrato e modificato il disegno di legge venne approvato dalla Commissione del Senato in sede legislativa nella seduta dell'8 giugno 1960 e quindi trasmesso alla Camera.

Passando ad un esame dettagliato dei vari articoli del disegno di legge, si osserva che l'articolo 1 è genericamente enunciativo delle disposizioni modificative dell'articolo 2 della legge n. 522. Queste disposizioni modificative sono articolate negli articoli successivi dal secondo al settimo.

Nell'articolo 2 sono fissati i criteri e le aliquote, in base alle quali dovranno effettuarsi la restituzione del dazio e degli altri oneri doganali.

Nell'articolo 3 si fissa il nuovo criterio della misura forfettaria della restituzione della

imposta generale sull'entrata: 5 per cento sul costo per le navi di nuova costruzione e 3 per cento sul costo per i lavori concernenti le navi già in esercizio.

Nell'articolo 4 si fissano i criteri con cui debba essere determinato l'ammontare delle somme da restituire, quando nei lavori di costruzione, modificazione, ecc., delle navi vengono impiegati materiali e prodotti esteri, compresi quelli siderurgici provenienti dagli Stati non appartenenti alla C.E.C.A.

Nell'articolo 5 si dispone che per le materie ed i prodotti di produzione nazionale, contemplati dall'articolo 2 della legge n. 522, che siano impiegati direttamente dal proprietario o armatore della nave, senza intervento di cantiere o altro imprenditore, come pure i materiali e gli oggetti di dotazione e ricambio e per i macchinari finiti e le parti staccate di essi, di produzione nazionale, destinati a navi in esercizio, le agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata si applicano a norma delle leggi 19 giugno 1940, n. 762, e 31 luglio 1954, n. 570. Dispone inoltre che per gli stessi materiali e prodotti che siano destinati a navi estere, la restituzione dell'imposta generale sull'entrata alla esportazione, di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570, debba essere liquidata a favore di colui che ne ha effettuato la fornitura al proprietario od armatore della nave.

Nell'articolo 6 si stabilisce la limitazione del beneficio di esenzione dall'imposta generale sull'entrata, previsto dall'articolo 4 della legge 17 luglio 1954, n. 522, ai soli contratti stipulati fra il committente ed il cantiere od assuntore dei lavori, escludendo cioè dal beneficio i contratti di subappalto parziale e quelli inerenti all'allestimento e all'arredamento delle navi.

Nell'articolo 7 si dispone l'estensione delle agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata alle navi di nuova costruzione che avevano diritto a fruire dei benefici fiscali di cui al Titolo I della legge n. 522 e per le quali non sia stato ancora effettuato il pagamento definitivo delle somme spettanti a titolo di restituzione dell'imposta generale sull'entrata.

Data la finalità a cui il provvedimento legislativo si ispira, dati gli obiettivi che si vogliono conseguire, che sono quelli di uno snellimento e semplificazione della procedura, poiché queste finalità e questi obiettivi sembra che si realizzeranno con l'applicazione delle norme che stiamo esaminando, il relatore propone a questa Commissione di approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GEFTER WONDRICH. Vorrei chiedere al signor Ministro e all'onorevole relatore un chiarimento e fare un rilievo a proposito dell'articolo 3 che stabilisce un compenso del 5 per cento per navi complete di nuova costruzione e del 3 per cento per modificazione, trasformazione, riparazione, allestimento ed arredamento di navi in esercizio. Da qualche tempo infatti (e mi richiamo ai cantieri di Trieste) si costruiscono interi pezzi di navi — le cui proporzioni, talvolta notevoli, raggiungono anche i 20-30 metri — che vengono poi inseriti su navi vecchie. A me parrebbe logico che il pezzo di nave nuovo dovrebbe essere compreso, per quanto riguarda le agevolazioni, fra le navi complete di nuova costruzione: si adoperano infatti materiali nuovi, vengono lamiere dall'estero o dall'interno, si deve fare insomma un lavoro completamente nuovo per siffatte modificazioni. Mi permetterei pertanto di suggerire un emendamento di questo tenore da inserire sotto la lettera a) dell'articolo 3:

« Navi complete di nuova costruzione o pezzi di navi di nuova costruzione ».

VIDALI. Sono d'accordo con il disegno di legge presentato dal Governo. Ritengo inoltre che sarebbe opportuno accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Gefter Wondrich, anche perché esso coincide con le richieste continuamente formulate dai direttori dei cantieri.

PRESIDENTE. Lei si associa dunque alla richiesta dell'onorevole Gefter Wondrich?

VIDALI. Sì, anche se non crediamo che ciò servirà a risolvere la crisi che travaglia l'industria cantieristica. Ma di ciò avremo modo di parlare in seguito.

Vorrei però approfittare della presenza dell'onorevole Ministro della Marina mercantile per sollecitargli, quando farà il suo intervento alla fine della discussione, dei chiarimenti circa la richiesta dell'onorevole Adamoli e per quanto riguarda la questione della Finmare.

COLASANTO. Penso che, anche in considerazione del fatto che il disegno di legge in esame è stato già approvato dal Senato, esso lo dovrebbe essere anche da parte nostra sì da non tenere ulteriormente in sospeso situazioni che esigono una sistemazione. Nel contempo, tuttavia, non posso fare a meno di osservare che di questo provvedimento se ne poteva anche fare a meno. A questo proposito anzi vorrei richiamare l'attenzione del

Governo presentando un ordine del giorno di questo tenore:

« La X Commissione della Camera dei deputati, nell'approvare il disegno di legge recante provvedimenti a favore dell'industria e delle costruzioni navali e dell'armamento, invita il Governo a predisporre un provvedimento legislativo che abolisca tutte le facilitazioni concesse all'importazione di macchine e di attrezzature dall'estero e a concedere contributi su macchine ed attrezzature costruite nelle zone depresse che si devono sviluppare ».

Perché mai, infatti, onorevoli colleghi, noi dovremmo far venire dall'estero le navi da guerra — tanto per portare un esempio — quando nel nostro Paese dilaga la disoccupazione, quando c'è gente che, pur avendone il desiderio, non riesce a trovare un lavoro? E così pure, perché la Federconsorzi deve comprare i trattori dall'estero quando in Italia ci sono tante zone depresse che mancano completamente di industrie? Le stesse facilitazioni si sono risolte in una beffa atroce per il Mezzogiorno: per questo dico che bisogna operare decisamente, risolvere il problema dalla radice: non ne vogliamo più sapere di agevolazioni di manufatti, di macchinari o di parti di macchinari importati dall'estero: facciamoli in Italia!

SINESIO. Mi associo a quanto detto dall'onorevole Colasanto non tanto per il « principio di patria » che evidentemente non ha senso in un mondo che si allarga, e ancor meno per noi che ci siamo immessi nell'area del Mercato comune, quanto perché nel nostro Paese, specialmente nel Meridione, si continuano ad avere degli enormi squilibri sociali per la mancanza di lavoro nei cantieri.

PRESIDENTE. Anche come conseguenza delle protezioni passate.

SINESIO. È vero.

LOMBARDI RUGGERO. In una situazione di mercato allargato — come in effetti si sta addivenendo — problema principale deve evidentemente essere quello di dare ai cantieri i contributi necessari per farli vivere. Tuttavia noi non possiamo stabilire che detti contributi devono essere dati a determinati cantieri o per determinate costruzioni. Operando in questo modo, infatti, andremmo contro una norma comune di legge economica. L'Italia si deve difendere dalla concorrenza straniera — soprattutto dalla concorrenza giapponese — adottando questi contributi, come del resto li adotta la Francia e tutte le altre Nazioni. Ma non credo che si possa mai auspicare che tutti

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

gli enti italiani siano obbligati a fornire tutte le commesse a cantieri italiani. Occorre adattarsi alla economia del Mercato comune e in generale di mercato allargato per non rischiare di morire o di perpetuare i guai che attualmente travagliano il nostro Paese.

PETRUCCI. Sono favorevole all'approvazione integrale del provvedimento così come ci è stato trasmesso dal Senato. Il disegno di legge in esame, infatti, prevede agevolazioni per i nostri cantieri i quali, essendo costretti molto spesso ad importare dall'estero materiali di vario genere, in caso contrario si verrebbero a trovare in una deprecabile situazione di inferiorità. Noi non possiamo fare un paragone tra l'Italia e gli altri cantieri all'estero dove tutto costa di meno: noi siamo costretti ad importare dall'estero; questa è una constatazione di fatto che comporta evidentemente l'esigenza di agevolazioni fiscali di vario genere per i nostri cantieri.

Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro su questo problema perché voglia adottare i provvedimenti necessari affinché i nostri cantieri possano avere lavoro e la nostra Marina mercantile svilupparsi adeguatamente. Come ho sempre sostenuto, infatti, senza una efficiente Marina mercantile noi ci troveremo in condizione di svantaggio: essa infatti non solo è destinata ai viaggiatori che vogliono andare all'estero, ma serve innanzitutto al trasporto delle materie prime le quali, come tutti sanno, sono di urgente necessità per il nostro Paese. E per questo che io non solo plaudo a questo provvedimento, ma sostengo che le agevolazioni da accordare alle nostre industrie (anche in vista del Mercato comune) dovrebbero essere maggiori. Invito pertanto l'onorevole Ministro a voler affrontare questo problema in modo radicale e affermo sin d'ora che se ci saranno da concedere ulteriori agevolazioni tese a potenziare la Marina mercantile, io sarò felicissimo di dare il mio voto favorevole giacché ritengo che è questo l'unico modo per venire incontro alle industrie e, con esse, ai lavoratori.

CONCAS. Onorevole Ministro, con questa legge noi non risolviamo il problema di fondo che, purtroppo, è molto grave. Il problema di fondo è, e rimane, il ringiovanimento della flotta mercantile italiana. Fino ad oggi noi siamo passati inutilmente da un metodo ad un altro: prima i famosi premi di demolizione, dei quali gli armatori italiani approfittarono per acquistare vecchie « carrette » all'estero, farle demolire ed intascare i premi medesimi; poi siamo passati ad un'altra fase, quella del premio delle nuove costruzioni.

Sono d'accordo che questa legge apporterà qualche beneficio alla politica marinara del nostro Paese e in particolare alla politica cantieristica, ma penso che essa non riuscirà a risolvere la crisi odierna.

Ciò posto, convengo sull'opportunità del comma a) dell'articolo 3 che prevede una restituzione all'esportazione nella misura del 5 per cento a favore del cantiere navale che ha effettuato le nuove costruzioni. Non sono invece d'accordo per quanto riguarda il comma b) dello stesso articolo 3 giacché noi dovremmo per lo meno fissare un limite di età per le navi che si vuole sottoporre ad una cura di ringiovanimento. In caso contrario, infatti, correremmo il rischio di vedere le vecchie « carrette » di trenta anni fa portate di nuovo nei cantieri per essere rimesse in un certo senso in ordine. E non sarebbe certo questa la migliore politica da adottare per affrontare il problema di fondo che è quello di fare nuove costruzioni navali.

Per quanto riguarda poi l'emendamento presentato dall'onorevole Geffer Wondrich e fatto proprio dall'onorevole Vidali, debbo far presente che effettivamente nei cantieri navali dell'Adriatico, e in special modo in quello di Trieste, si è venuta a creare una situazione nuova: intere parti di navi, infatti, vengono segate e sostituite con materiale nuovo. Ora, se noi accettiamo il principio di concedere agevolazioni in caso di modificazione, trasformazione, riparazione, allestimento ed arredamento di navi in esercizio, non vedo perché gli stessi benefici non dovrebbero essere concessi anche nell'ipotesi precedentemente prospettata. Per questo mi associo all'emendamento presentato dagli altri colleghi.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

BOIDI, *Relatore*. Desidero fare un'osservazione circa l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Colasanto, ordine del giorno che si ricollega tanto all'articolo 2, quanto all'articolo 3 del disegno di legge oggi in esame.

Il ragionamento dell'onorevole Colasanto, in definitiva, è stato questo: « Ma come, noi che abbiamo cantieri in Italia, andiamo ad importare dall'estero navi da guerra, navi mercantili, ecc. ...? ». Io penso che qui ci sia un equivoco. L'articolo 2 del testo che stiamo esaminando è modificativo del corrispondente articolo 2 della legge 17 luglio 1954, n. 522, che espressamente suona: Le materie prime e i prodotti semi lavorati e finiti occorrenti per la costruzione, allestimento, arredamento, riparazione, modificazione e trasformazione di navi mercantili che siano acqui-

stati nel territorio della Repubblica da cantieri o da committenti per conto dei quali i lavori sono eseguiti, o da armatori per le navi in esercizio, si considerano come esportati agli effetti dell'applicazione delle leggi doganali e delle norme che regolano l'imposta generale sull'entrata. Come si vede, dunque, il predetto articolo 2 istituisce una specie di *factio iuris* sulla quale viene fondato il rimborso; non contempla invece l'ipotesi della importazione di navi, da guerra o mercantili, come pensa l'onorevole Colasanto. Ed è su questo testo che si fonda l'articolo 2 del disegno di legge in esame.

A prescindere da ciò, inoltre, mi preme fare osservare che la materia delle importazioni e delle esportazioni e in generale del commercio con l'estero, è regolata anche da patti internazionali. Noi siamo legati al patto del M.E.C., siamo legati al patto della C.E. C.A., per non citare che i maggiori: non è certo con degli ordini del giorno che potremo modificare questi accordi.

COLASANTO. Prendo atto con piacere di quanto detto dall'onorevole relatore e aggiungo che avevo effettivamente equivocato. Il problema da me sollevato riguardava non tanto l'industria navale quanto piuttosto proprio l'indirizzo politico del Governo, anzi di tutti i governi che si sono succeduti, che, se era giustificabile in un primo tempo, quando, pur mancando gli stabilimenti, dovevamo pure organizzarci in qualche modo, non è più accettabile oggi dal momento che ci sono tante industrie dove non si lavora soltanto perché mancano le commesse.

Ritiro pertanto l'ordine del giorno presentato, ma richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro su questo problema di così viva attualità.

PRESIDENTE. Il problema però esula dalla nostra competenza. Interessando infatti le linee economiche generali, dovrebbe essere sollevato in sede di bilancio del commercio con l'estero.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio gli onorevoli deputati per la parte viva che hanno preso nella discussione, anche se debbo rilevare che nella stessa si è venuta perdendo di vista la finalità precipua del disegno di legge in esame.

Questo provvedimento infatti — sul quale ha riferito ampiamente e precisamente l'onorevole relatore — si prefigge come scopo principale di rendere più celeri e più sicure le procedure che i cantieri debbono adottare per avvalersi dei benefici stabiliti dalla legge fondamentale che passa sotto il nome di legge

Tambroni. Nella pratica si verifica infatti che le procedure stabilite da quella legge sono così complesse e comportano una così eccessiva perdita di tempo e di denaro, che i beneficiati molto spesso preferiscono rinunciare ai benefici stessi. Questa finalità — che il relatore aveva pur messo in evidenza — è a voi sfuggita: per questo mi sono permesso di richiamarla.

Le vostre osservazioni saranno purtuttavia utili quando discuteremo il disegno di legge fondamentale — invocato da molti dei qui presenti — cioè l'aggiornamento della legge Tambroni. Proprio oggi è all'esame del Consiglio dei ministri la richiesta — ed io mi auguro che venga accolta — di aggiungere ai 95 miliardi già ottenuti con la legge Tambroni e con la legge Cassiani, altri 34 miliardi, date le esigenze imponenti che da tutti i cantieri sono continuamente prospettate al Ministero della marina mercantile. Vorrei inoltre pregarvi di non insistere nelle modificazioni, non soltanto per la ragione formale che il disegno di legge dovrebbe allora tornare all'esame del Senato, ma perché proprio fino a ieri i cantieri — e quelli della Finmare e quelli privati — mi hanno fatto premure vivissime di una celere approvazione del progetto per poter godere dei benefici dallo stesso previsti.

Questo come carattere generale. Per quanto riguarda la proposta degli onorevoli Geffer Wondrich e Vidali, faccio presente che non sono io che non posso accoglierla, ma lo stesso Ministero delle finanze.

La questione della sostituzione parziale sia pure di pezzi nuovi nella costruzione o ricostruzione delle navi, ha formato oggetto di ampie discussioni che sono raccolte in un voluminoso carteggio. Il Ministero delle finanze ha dato parere negativo: l'accettazione infatti di una simile soluzione comporterebbe per lo stesso un tale aggravio degli oneri già gravosissimi, da far correre il rischio che per ottenerne troppo non si ottenga più neppure quello che è stato concesso. Una cosa è la costruzione della nave, altra cosa è la sostituzione parziale o anche totale di parti della stessa. Si è detto che ormai, con i moderni sistemi, le navi vengono sezionate in due parti e che ognuna di essa può essere sostituita *ex novo*. A ciò io rispondo che il Ministero delle finanze ha già fatto sapere, attraverso gli organi a ciò destinati, che in questo caso ci troviamo nell'ipotesi prevista dal comma b), cioè trasformazione e non costruzione, per cui i benefici da concedere non possono che essere quelli previsti dalla legge.

L'ordine del giorno dell'onorevole Colasanto, inoltre, non può essere accolto non solo per le ragioni esposte dall'onorevole relatore — il quale molto opportunamente ha ricordato che il nostro Paese è vincolato dal cosiddetto Patto di Roma e dal trattato della C.E.C.A. e che non è possibile venir meno con un atto unilaterale, a degli impegni assunti verso altre Nazioni in un trattato per giunta stipulato a Roma — ma anche per un'altra ragione fondamentale: esso infatti, più che il vantaggio, verrebbe a fare il danno dei cantieri. I nostri cantieri hanno tutto l'interesse a che siano loro concesse le massime agevolazioni, o per interi macchinari o per parti di macchine da importarsi dall'estero, pur di aver la possibilità di costruire in Italia. E a questo proposito è stato giustamente ricordato che vi è la concorrenza da parte del Giappone, ed io aggiungo della Germania e di altre nazioni troppo vicine all'Italia, che fanno agevolazioni che noi non abbiamo la possibilità di fare.

Semmai, la nostra preoccupazione è di metterci in condizioni di onesta, sicura concorrenza con i cantieri esteri facendo in modo che i cantieri italiani possano svolgere con un ritmo costante il proprio lavoro.

Per quanto, poi, giustamente osservato da Petrucci: non è con questa legge particolare che si risolve il problema: bisogna considerare che questa è una leggina speciale la quale rettifica gli inconvenienti verificatisi con la legge 1954, legge che dovrà essere aggiornata. Quella legge, come ho già accennato prima, sarà oggi discussa dal Consiglio dei ministri e quindi verrà rapidamente portata all'esame del Parlamento. Sono vivamente interessato a che ai cantieri venga assicurata la necessaria continuità di lavoro.

Concas ha detto: ringiovanire la flotta della marina mercantile!

CONCAS. Se lavorano i cantieri, avremo le navi nuove!

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il Ministero della Marina mercantile ha bisogno di un miliardo al mese per assicurare la continuità di lavoro. Se otteniamo 34 miliardi, assicuriamo lavoro per 34 mesi. Ogni miliardo in meno che vien dato, è un mese di lavoro che viene tolto ai cantieri.

Ricorderò che c'è la legge sulle demolizioni che sta facendo il suo corso. Abbiamo dieci miliardi ancora a disposizione per demolizioni e costruzioni nuove. Questa legge è stata pubblicata in un momento molto critico, quando non si era ancora in condizione di avvantaggiarsi da essa. In pochi mesi ab-

biamo avuto la soddisfazione di vedere che sono state presentate numerose domande, ed ho già disposto per dei contributi di un certo rilievo. Mi auguro che la legge sia soddisfacente per procedere ad uno svecchiamento completo, per poter togliere di mezzo tutte le navi di vecchia costruzione, navi che non possono più esserci per ragioni di ordine sociale, perché la vita delle persone che vi navigano è un tesoro così apprezzabile che deve essere salvaguardato ad ogni costo, la cui salvaguardia appunto deve essere al di sopra di ogni altra preoccupazione. E la politica che sto perseguendo è diretta a raggiungere questo scopo.

CONCAS. Durante la discussione sul bilancio delle Marina mercantile, ho chiesto che venisse posto il principio per cui il premio di demolizione viene corrisposto alle sole navi iscritte nei registri italiani.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Posso assicurare, per nostra tranquillità, che non c'è un solo caso di richiesta formulata per cui sia avvenuta la relativa demolizione all'estero. Le richieste vengono controllate dai miei uffici. Le demolizioni debbono essere effettuate in Italia e le costruzioni pure. Che poi delle navi vengano iscritte in altri registri, questo non posso impedirlo. Se lei viene al Ministero le farò vedere: per tutte le richieste che sono state formulate, le demolizioni vengono fatte in Italia.

CONCAS. Si tratta di navi italiane?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non c'è dubbio! Comunque, si tenga presente che il mio interesse preminente è che venga assicurato il lavoro ai cantieri.

Per quel che riguarda le richieste di Vidali e Adamoli dirò che, quando discuteremo il bilancio della marina mercantile, porterò qui l'elenco di tutte le navi costruite dal 1954 ad oggi, con i nomi degli armatori, con i contributi che sono stati dati ai cantieri ed agli armatori.

Ringrazio tutti gli onorevoli deputati per gli interventi fatti sul disegno di legge che ha formato oggetto della nostra discussione e prego di approvarlo nel testo così come è stato già approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, per i quali nessun emendamento mi è stato presentato e che, pertanto, porrò successivamente in votazione:

#### ART. 1.

Per la concessione delle agevolazioni fiscali previste dall'articolo 2 della legge 17 lu-



## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

glio 1954, n. 522, si applicano le disposizioni stabilite nei successivi articoli.

(È approvato).

## ART. 2.

La restituzione del dazio e degli altri oneri doganali si effettua in base ai criteri e con le aliquote di seguito indicate:

- |   |              |
|---|--------------|
| a) navi da guerra estere . . . . .  | L. 35 il Kg. |
| b) navi mercantili, a scafo metallico, per la navigazione marittima . . . . .   | » 23 » »     |
| c) altre navi e galleggianti, a scafo metallico, per la navigazione marittima, previsti dall'articolo 15 della legge 17 luglio 1954, n. 522 . . . . .   | » 20 » »     |
| d) materiali, nonché motori a pistone, a scoppio, a iniezione, ecc. (motori marini), apparati a turbina ed altri macchinari impiegati nei lavori di modificazione, trasformazione e riparazione di navi e galleggianti per la navigazione marittima con le limitazioni previste dall'articolo 15 della legge 17 luglio 1954, n. 522 . . . . . | » 23 » »     |
| e) materiali ed oggetti di dotazione, di ricambio e di arredamento di navi e galleggianti per la navigazione marittima, in esercizio. . . . .   | » 21 » »     |
| f) nuovi apparati motori ed altri macchinari installati su navi e galleggianti di nuova costruzione, con scafo in legno, per la navigazione marittima. . . . .  | » 22 » »     |

La restituzione di cui al comma precedente è commisurata:

1°) per le navi di nuova costruzione, al peso della nave completa, scarica ed asciutta, esclusa la zavorra fissa;

2°) per i materiali ed i macchinari di cui alle lettere d) e f), al peso dei materiali e macchinari effettivamente installati a bordo;

3°) per i materiali e gli oggetti di cui alla lettera e), al peso dei materiali ed oggetti imbarcati.

(È approvato).

## ART. 3.

Le agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata si applicano mediante la restituzione all'esportazione di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570, in base ai criteri e con le aliquote di seguito indicate:

a) navi complete di nuova costruzione — L. 5 per cento, da liquidarsi a favore del cantiere navale che ha effettuato la costruzione, sull'importo addebitato al committente o all'acquirente della nave;

b) modificazione, trasformazione, riparazione, allestimento ed arredamento di navi in esercizio — L. 3 per cento, da liquidarsi a favore dell'assuntore dei lavori, sull'importo addebitato al committente.

Nei lavori eseguiti dal cantiere navale, o altro imprenditore, per conto di terzi, concorrono a costituire il valore sul quale vanno liquidate, a favore dell'assuntore, le aliquote di restituzione dell'imposta generale sull'entrata, i materiali impiegati dall'assuntore medesimo che siano di proprietà del committente.

Le aliquote di restituzione stabilite nel primo comma assorbono ogni altra agevolazione in materia di imposta generale sulla entrata, derivante dall'articolo 2 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

Per i nuovi apparati motori di produzione nazionale, destinati a lavori di cui alla lettera b) del presente articolo, le agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata si applicano a norma del successivo articolo 5.

(È approvato).

## ART. 4.

Quando nei lavori di costruzione, modificazione, trasformazione, riparazione, allestimento ed arredamento di navi, vengono impiegati materiali e prodotti esteri, compresi quelli siderurgici provenienti da Stati non appartenenti alla Comunità Europea del Carbono e dell'Acciaio, l'ammontare delle somme da restituire, viene determinato come segue:

a) per il dazio e per gli altri oneri doganali, dal peso della nave completa, scarica ed asciutta o da quello dei materiali incorporati, si detrae il peso dei materiali esteri effettivamente impiegati, ammessi alla esenzione daziaria ai sensi dell'articolo 1 della legge 17 luglio 1954, n. 522;

b) per l'imposta generale sull'entrata, dall'ammontare delle somme da restituire si

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

detrae quello relativo all'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762, ed alla imposta di conguaglio di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570, gravanti sui materiali esteri, effettivamente impiegati, ammessi all'esenzione ai sensi dell'articolo 1 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

Gli stessi criteri vengono seguiti per i materiali e gli oggetti di dotazione e di ricambio, nonché per i macchinari finiti e le parti staccate di essi, ottenuti, in tutto o in parte, con impiego di materiale estero.

(È approvato).

## ART. 5.

Per le materie ed i prodotti, di produzione nazionale, contemplati dall'articolo 2 della legge 17 luglio 1954, n. 522, che siano impiegati direttamente dal proprietario o armatore della nave, senza intervento di cantiere o altro imprenditore, come pure per i materiali e gli oggetti di dotazione e ricambio e per i macchinari finiti e le parti staccate di essi, di produzione nazionale, destinati a navi in esercizio, le agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata si applicano a norma delle leggi 19 giugno 1940, n. 762, e 31 luglio 1954, n. 570.

Per i materiali ed i prodotti contemplati dal precedente comma che siano destinati a navi estere, la restituzione della imposta generale sull'entrata all'esportazione, di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570, va liquidata a favore di colui che ne ha effettuato la fornitura al proprietario od armatore della nave.

(È approvato).

## ART. 6.

L'articolo 4 della legge 17 luglio 1954, n. 522, è modificato come segue:

« Sono ammessi a registrazione col pagamento dell'imposta fissa ed i relativi corrispettivi sono esenti dalla imposta generale sull'entrata, i contratti inerenti:

alla costruzione della nave e dell'apparato motore, anche se stipulati separatamente;

alla riparazione, modificazione e trasformazione degli scafi, degli apparati motori e dei macchinari od apparecchi ausiliari di bordo;

alla costruzione di apparati motori di produzione nazionale, destinati a navi in esercizio.

Le disposizioni di cui al precedente comma si applicano ai rapporti contrattuali tra il

committente ed il cantiere o l'assuntore dei lavori, ivi compreso il costruttore dell'apparato motore, come pure a quelli posti in essere dal cantiere o dall'assuntore medesimo per la integrale cessione ad altra impresa del lavoro ad esso commesso.

Sono egualmente ammessi a registrazione col pagamento della imposta fissa ed il relativo corrispettivo è esente dall'imposta generale sull'entrata, i contratti inerenti alla prima vendita delle navi costruite in proprio dai cantieri.

Sono ammessi a registrazione col pagamento della imposta fissa, i contratti stipulati dai cantieri, dai committenti o dagli armatori:

per l'acquisto di materie e prodotti occorrenti ai lavori di cui al primo comma, nonché per le prestazioni di servizi relativi ai lavori stessi;

per l'allestimento ed arredamento delle navi costruite, riparate, modificate e trasformate;

per l'installazione su navi in esercizio di macchinari finiti e di parti staccate di essi ».

(È approvato).

## ART. 7.

Le disposizioni previste in materia di imposta generale sull'entrata dai precedenti articoli 3 e 4, si applicano anche alle navi di nuova costruzione che avevano diritto alla restituzione dell'imposta generale sull'entrata alla esportazione per effetto dei decreti emanati dal Ministro delle finanze in base alla facoltà prevista dall'articolo 21, penultimo comma, della legge 19 giugno 1940, n. 762, che siano state consegnate dopo il 20 agosto 1954, nonché alle navi di nuova costruzione già ammesse a fruire delle agevolazioni previste dagli articoli 1 e 2 della legge 17 luglio 1954, n. 522, e per le quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, non sia stato ancora effettuato il pagamento definitivo delle somme spettanti a titolo di restituzione dell'imposta generale sull'entrata.

Ai fini del precedente comma, l'imposta generale sull'entrata eventualmente non assolta per l'acquisto o l'importazione delle materie e dei prodotti impiegati nei lavori stessi, deve essere detratta dall'ammontare della restituzione.

(È approvato).

COLASANTO. Non insisto nel mio ordine del giorno. Però pregherei l'onorevole Mini-

stro di insistere anche in Consiglio dei ministri su questo particolare indirizzo. Ho dinanzi agli occhi questa situazione: ci sono industrie I.R.I. le quali hanno penuria di lavoro, e noi non possiamo in nessun modo facilitare l'importazione di macchinari dall'estero. Il costo dei lavori che vengono affidati ai cantieri si limita alla parte montaggio delle lamiere ed agli scafi (20-25 per cento), la parte più elevata delle spese è per altre attrezzature che non vengono prodotte nei cantieri. In pratica noi facciamo fare lavori per mezzo miliardo a Castellammare, mentre un miliardo e mezzo viene speso per attrezzature che vengono da fuori...

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non è esatto! I macchinari rappresentano solo il 40 per cento del costo.

COLASANTO. Non sono soltanto i macchinari, ma tutte le attrezzature. La nostra tragedia è lì! Non possiamo far altro che montare gli scafi, e il resto viene da fuori. I cantieri navali dell'Adriatico possono produrre anche il resto, a noi però questo è vietato. Si tenga presente che quelle del napoletano sono tutte industrie I.R.I.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Tutti i motori delle navi vengono costruiti a Torino, ad eccezione di quelli costruiti dai cantieri dell'Adriatico. C'è qualche caso raro di importazioni dall'estero, ma molto raro.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione delle proposte di legge d'iniziativa del deputato Colasanto: Modificazioni alla legge 2 dicembre 1952, n. 1848, che ratifica, con modificazioni, il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, per quanto concerne la composizione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato (2189); e dei deputati Pitzalis ed altri: Norme circa la composizione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato (2221).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge n. 2189 presentata dall'onorevole Colasanto e n. 2221 presentata dall'onorevole Pitzalis che riguardano lo stesso argomento e che perciò sono abbinata.

Debbo comunicare alla Commissione che il Presidente della I Commissione, onorevole Lucifredi, mi ha fatto ieri pervenire la seguente lettera: « Le comunico che la Com-

missione Affari costituzionali esprimerà il proprio parere sulle proposte di legge concernenti le modifiche alle norme per la composizione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato nella seduta del 13 luglio. Prego, pertanto, consentire una proroga alla I Commissione per esprimere il suddetto parere ».

In verità, i termini sono scaduti; quindi potremmo procedere. Però, ove non vi fossero motivi di particolare urgenza, forse potremmo ancora attendere questo parere della I Commissione. Tuttavia, debbo avvertire la Commissione che il giorno 13 e probabilmente il giorno 14 saremo impegnati esclusivamente per il bilancio delle poste, per la cui trattazione ci viene rivolta viva sollecitazione anche dalla Presidenza della Camera. Non vorrei che ci trovassimo nella condizione di non poter trattare con l'urgenza che invece richiede questo disegno di legge.

FRUNZIO. Per la sospensione vorrei chiedere il parere del Governo. Se il Governo non trova difficoltà a rinviare di alcuni mesi l'applicazione — ci vogliono almeno due mesi! — ne parleremo a settembre. Date queste prospettive vorrei perciò sentire il parere del Governo.

CAPPUGI. Il Consiglio d'amministrazione non funziona dal 1° luglio. Se non approviamo questa legge non potrà funzionare. Si tratta di questione seria ed urgente.

COLASANTO. Ha parlato per me Cappugi. Urgenza massima!

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore*. Il decreto legislativo 7 maggio 1948 riguarda la composizione e la competenza del Consiglio d'amministrazione e del direttore generale delle ferrovie dello Stato. L'articolo 1 prevede che il Consiglio d'amministrazione è composto da sedici consiglieri, e cioè dal direttore generale, da tre funzionari delle ferrovie dello Stato, da due magistrati del Consiglio di Stato, da due rappresentanti del Ministero del tesoro, da funzionari dell'Avvocatura dello Stato, da due rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, da tre cittadini di nota capacità tecnica ed amministrativa ed infine da un ufficiale superiore dell'Esercito aggregato al Consiglio d'amministrazione.

L'articolo 2 prevede le modalità per la nomina dei consiglieri di cui alle lettere b), c), d), f) dell'articolo 1. E cioè che i tre rappresentanti del personale fossero scelti dal Ministro dei trasporti, uno per ciascuna delle categorie del personale ferroviario: dirigenti, funzionari, esecutivo. La scelta deve essere

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

fatta dal Ministro dei trasporti in base ai nomi designati dai rappresentanti delle categorie medesime.

La legge 2 dicembre 1952 modificava il primo ed il secondo comma del precedente articolo della legge 1948 di cui ho dato notizia, nel senso che i consiglieri di cui alle lettere b), c), d), e) e f) dell'articolo 1 restano designati dalle rispettive amministrazioni scegliendo tra i funzionari in servizio di grado non inferiore al quarto. I consiglieri di cui alla lettera g) vengono invece designati elettivamente, uno per ciascuna delle categorie del personale ferroviario: dirigenti, ufficio, esecutivo. L'elezione sarebbe stata fatta distintamente per ciascuna categoria e ad essa avrebbero partecipato solamente i rappresentanti delle categorie stesse.

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato iniziò la propria attività con decorrenza 1° gennaio 1957 per un triennio. Allo scadere di questi tre anni, cioè alla fine del 1959, poiché erano intervenute delle perplessità circa le modalità con cui si perveniva alla designazione dei membri rappresentanti il personale, con legge 18 dicembre 1959 si provvedeva a mantenere in carica i rappresentanti del personale eletti nel 1956, evidentemente per dar tempo ad una definitiva decisione circa le modalità di designazione e di elezione dei rappresentanti stessi.

A tal fine, l'onorevole Colasanto ha presentato la proposta di legge oggi al nostro esame. In essa viene ricordato che, ai fini dell'elezione dei propri rappresentanti, il personale è diviso in tre gruppi, il primo dei quali comprende circa due mila funzionari direttivi; il secondo le quindicimila unità del personale degli uffici ed il terzo i centoquarantacinquemila ferrovieri del personale dell'esercizio. Ciascuno di tali gruppi elegge il proprio rappresentante. Tale sistema di elezione presenta, fra l'altro — dice Colasanto — il difetto della grandissima sproporzione fra il numero dei rappresentanti e quello dei rappresentati, difetto che non potrebbe non essere eliminato nella prevista revisione delle norme dell'attuale stato giuridico del personale ferroviario secondo la legge 26 marzo 1958, n. 425. Cosicché, viene proposto di modificare il sistema elettorale e stabilire che i tre rappresentanti vengano eletti dall'intero personale col sistema proporzionale, in modo da lasciare uno dei tre posti al rappresentante delle minoranze.

L'onorevole Pitzalis, con altra proposta di legge, si richiama al particolare carattere del Consiglio d'amministrazione che dovrebbe

svolgere la propria attività in un settore di particolare impegno che richiede pertanto competenze specifiche della complessa materia ferroviaria, e sostiene la necessità dell'apporto dell'esperienza e della conoscenza settoriale dei funzionari dell'azienda.

A tal fine, per venire incontro alla tendenza fatta propria dall'onorevole Colasanto, Pitzalis propone che in aggiunta ai tre funzionari, già previsti dalla lettera b) del detto articolo 2 della legge 1948, venga aggiunto un altro funzionario dirigente delle ferrovie dello Stato da eleggersi da parte delle categorie stesse.

Ci è stata premessa l'urgenza necessaria di provvedere, comunque, ad un sistema giuridico che renda possibile il funzionamento del Consiglio d'amministrazione; perché esso, per non essersi provveduto nel frattempo alla elezione secondo la legge del 1952 tuttora in vigore, non può funzionare a partire dal 1° luglio. Il caso richiede una soluzione, ed una disposizione legislativa che renda transitoriamente possibile il funzionamento del Consiglio stesso. Le due tendenze, quelle di Pitzalis e di Colasanto, possono essere in qualche modo conciliate. Sui singoli articoli mi riservo di proporre alcuni emendamenti più di forma che di sostanza.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**PETRUCCI.** Ho esaminato attentamente le due proposte, e sono stato relatore del provvedimento che ha prorogato i termini sino al 30 giugno per il funzionamento del Consiglio d'amministrazione. Apprezzo la proposta dell'onorevole Colasanto. Non vedo però il motivo perché una sola categoria venga ad essere trascurata, non possa essere rappresentata nel Consiglio d'amministrazione: quella dei funzionari. Tutte le categorie sono ugualmente importanti, e tutte le categorie debbono funzionare in modo armonico, perché con la collaborazione di tutti, i provvedimenti adottati potranno avere la necessaria perfezione, si potrà ottenere un perfetto funzionamento. Pertanto, fermi rimanendo i tre rappresentanti nel senso proporzionalistico chiesto da Colasanto, si aggiunga un altro rappresentante (più ce ne sono e meglio è!) in modo che tutte le categorie siano rappresentate e perché ciascuna di esse porti la propria voce. Non possiamo trascurare una categoria solo perché rappresenta un numero ridotto di personale. Si aumenti il numero dei rappresentanti delle altre categorie, col criterio proporzionale, ma siano rappresentate le altre categorie; non si trascuri la loro presenza, perché

tutte le categorie debbono lavorare per il bene comune, per il potenziamento delle ferrovie dello Stato e nel tempo stesso per assicurare loro la necessaria difesa dalle attività svolte da altri nel campo dei trasporti.

FRUNZIO. Sono un funzionario delle ferrovie dello Stato ed in un certo senso sono parte in causa. Non voglio entrare perciò nel merito. A me sembra che dobbiamo confermare la vecchia legge, oppure dobbiamo approvare un altro sistema di votazione con la legge Colasanto. È un problema prettamente di categoria e non di funzionalità. Io ho presentato due ordini del giorno quando abbiamo discusso il bilancio, sulla questione della riforma dell'azienda; quando arriverà quel momento, certamente si parlerà anche della riforma del Consiglio d'amministrazione e ci verranno dati suggerimenti più ampi.

DEGLI ESPOSTI. La designazione di un funzionario direttamente effettuata dai funzionari stessi, permetterà loro di portare in seno al Consiglio d'amministrazione il pensiero, appunto dei funzionari, non sulle questioni attinenti l'azienda, ma sulle questioni di carattere sindacale. Si dice che i funzionari sono trascurati con l'impostazione dell'onorevole Colasanto (proporzionale corretta), però questo non risponde al vero perché sino ad oggi nel Consiglio d'amministrazione vi sono stati tre funzionari, e secondo la proposta Colasanto ancora tre funzionari sarebbero nel Consiglio d'amministrazione. Ma questi — si dice — si sentono menomati in quanto designati dall'azienda e non dai funzionari: si può accettare un ragionamento di questo genere?

A me sembra, perciò, che se spogliamo il problema di quanto di passionale in ciascuno di noi è, la logica debba portare a comprendere che non è giusto — questo è il presupposto della proposta Colasanto — che nel designare i rappresentanti del personale, ne venga designato uno per 2.000 agenti, uno per 15.000 agenti ed uno per 140.000 agenti. D'altra parte, sono d'accordo con Petrucci, dobbiamo salvare il principio della proporzionale, ferma restando l'esigenza che vi siano funzionari di gruppo A in rappresentanza dei propri colleghi. Ma questa è proprio la posizione che inizialmente i sindacati avevano sostenuto in sede di trattative col Ministro. Se vogliamo andare ad un criterio proporzionale di rappresentatività, varie qualifiche a parte, i sindacati ovviamente includerebbero nella designazione dei loro candidati anche funzionari di gruppo A. Se si vuole accedere a questo criterio non bisogna partire dal giudizio

che una persona è eletta solo dai funzionari di gruppo A. Bisognerebbe fare, ad esempio, un rappresentante di tutti i settori uffici-impiegati gruppo B e A, 20 mila dipendenti: un eletto. Siccome i ferrovieri sono 170 mila, altri sei vengono eletti dagli altri 150 mila ferrovieri, perché solo in questo modo si salverebbe il principio della proporzionalità.

Una soluzione di questo genere non fa designare un funzionario del gruppo A. Siccome il gruppo A è meno numeroso del gruppo B e così di seguito, verrebbe ad essere eletto un rappresentante degli inservienti che sono più numerosi di tutti. Non si può accettare una impostazione di questo genere che ci porta a concepire la rappresentanza in funzione degli interessi ristretti, corporativi di certe qualifiche.

Proposte da considerare: 1°) aumento quantitativo dei rappresentanti del personale; 2°) altrimenti la soluzione non può essere che quella dei tre eletti proporzionalmente dal personale (con uno della minoranza).

Responsabilmente informo i colleghi che il sindacato ferrovieri italiani, in maggioranza nella categoria, che non si considera affatto non rappresentato nel gruppo A, non presenterebbe la candidatura di funzionari; e altri sindacati farebbero altrettanto, e non si metterebbe così in difficoltà il Ministero nel dover fare una scelta fra le terne di nomi, dato che gli stessi funzionari indicherebbero i nomi di coloro che ritengono di poter includere nel Consiglio d'amministrazione.

POLANO. La proposta Colasanto è accettabile tale e quale perché il principio della proporzionale è un principio giusto. La tesi portata da alcuni, e cioè che i funzionari siano menomati nel non essere rappresentati, è tesi che non vale la pena di prendere in considerazione in quanto i funzionari sono parte integrante delle ferrovie dello Stato; sono come i macchinisti: potrebbero venire i macchinisti, in nome di 30 mila macchinisti, a dire: « abbiamo il diritto di essere rappresentati! ». E se loro incrociano le braccia le ferrovie si fermano. Né possiamo accettare la tesi Pitzalis perché corre il pericolo di dare un carattere troppo corporativistico alle rappresentanze dei dipendenti in seno al Consiglio d'amministrazione.

Una proposta conciliativa c'è, ed è stata lanciata da Togni attraverso un ordine del giorno.

L'importante è che la proposta di legge Colasanto è per la proporzionale e prevede anche la rappresentanza delle minoranze.

Perciò io penso che noi dovremmo accettare così come è, senza emendamenti, la proposta di legge Colasanto, non accogliere la proposta di legge Pitzalis, ed approvare al posto di quest'ultima un ordine del giorno che inviti il Ministro, quando nomina i tre funzionari, a sceglierne qualcuno ben visto e gradito agli altri funzionari; se invece accettassimo la proposta Pitzalis, dovremmo ammettere anche altre categorie e snaturare completamente la rappresentanza.

CAPPUGI. Io ringrazio l'onorevole Frunzio perché, nella sua qualità di funzionario...

PRESIDENTE. L'onorevole Frunzio ha parlato nella sua qualità di deputato.

CAPPUGI. D'accordo. Voglio dire che egli ha tenuto però a mettere in evidenza le linee particolari del problema che stiamo discutendo, che interessa specificamente la categoria dei funzionari delle ferrovie dello Stato, alla quale egli appartiene; quindi lo ringrazio perché, pur avendo parlato come deputato, e pur tenendo presente la sua qualifica di funzionario delle ferrovie, egli ha accettato senza riserve l'impostazione data dall'onorevole Colasanto, che risponde ai criteri sui quali sono d'accordo tutti i sindacati, in quanto afferma il principio della unitarietà della rappresentanza sindacale nel Consiglio d'amministrazione, eletta attraverso un sistema proporzionale con la garanzia della riserva di un posto per la minoranza. Questa legge risponde ai criteri sindacali che noi difendiamo a spada tratta, per cui prego il Presidente di accogliere la proposta di votare sulla legge Colasanto nel testo integrale. Aderisco anche alla formulazione di un ordine del giorno nel senso che è stato prospettato.

COLASANTO. Non ho altro da aggiungere dopo quello che ho scritto, e che è stato commentato dai colleghi. Aderisco alla richiesta del relatore, fatta propria anche dall'onorevole Frunzio, che cioè il Ministro nella scelta dei propri rappresentanti faccia in modo che vi sia un funzionario ben visto, o più o meno designato dagli altri funzionari. Si intende che questo vale più che altro come raccomandazione e preghiera.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo aderisce alla proposta Colasanto, e prende atto della richiesta unanime, emersa dalla discussione, che venga tenuta presente quella che è una giusta aspirazione da parte dei funzionari; e nella unanimità inquadro anche la richiesta dell'onorevole Petrucci, la quale evidentemente aveva solo la preoccupazione di tutelare giustamente una categoria. Pertanto il Governo prende impe-

gno di aderire a questa unanime richiesta che viene dalla Commissione, e quindi, nella designazione dei rappresentanti, di tener conto della opportunità che vi sia un funzionario ben visto dagli altri funzionari.

PETRUCCI. Dopo quello che ha dichiarato il rappresentante del Governo, sono lieto che si adotti questa tesi.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Il relatore onorevole Giulio Bruno Togni, con il quale mi pare sono d'accordo i vari colleghi intervenuti e il Governo, propone di scegliere come testo base per la discussione il testo della proposta di legge Colasanto.

Metto in votazione questa proposta del relatore.

(È approvata).

Questo significa che il testo Pitzalis si trasforma eventualmente, per il contenuto delle sue norme diverse da quelle del testo Colasanto, in emendamenti a quest'ultimo testo, sempre che ci siano degli onorevoli colleghi che li facciano propri.

DEGLI ESPOSTI. Io faccio mia la proposta di modifica dell'articolo 1 presentata dalla legge Pitzalis, cioè di portare da tre a quattro il numero dei funzionari delle ferrovie, e presento un emendamento in tal senso.

PRESIDENTE. Mi permetto di riassumere brevemente la discussione. Abbiamo al nostro esame la proposta di legge Colasanto, al cui testo il relatore propone alcuni emendamenti di carattere formale. E precisamente il relatore, onorevole Giulio Bruno Togni, propone che l'articolo 1 mantenga il suo testo invariato fino alla parola « proporzionale », sopprimendo quindi le parole seguenti « ma con la condizione che », e continuando: « Da ogni lista non possono essere eletti più di due candidati ». Si sopprimono quindi ancora le parole « allo scopo di lasciare un posto per la rappresentanza », e si continua: « Il terzo posto è attribuito... ». In sostanza il relatore, molto opportunamente propone una formula che prescindendo nella sua formulazione dallo scopo che la legge vuol raggiungere, ponendo invece l'accento piuttosto su quello che si vuol fare.

L'articolo 1, nel testo emendato dal relatore, suonerebbe quindi così: « Il secondo comma dell'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, quale risulta dalla legge di ratifica 2 dicembre 1952, n. 1848, è sostituito dai seguenti: i consiglieri indicati dalla lettera g) sono designati da tutto il per-

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

sonale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, mediante elezione col sistema proporzionale. Da ogni lista non possono essere eletti più di due candidati; il terzo posto è attribuito a quella fra le liste minoritarie che abbia ottenuto il maggior numero di voti ». E fin qui si tratta di modifiche formali. Poi prosegue: « Le norme per le elezioni saranno stabilite dal Ministro dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ». E qui non si tratta di una modifica formale perché attiene alla impostazione diversa che è stata data dagli onorevoli Degli Esposti e Cappugi, cioè la rappresentanza unitaria del personale.

Leggo ora l'emendamento proposto all'articolo 2. L'articolo 2 verrebbe proposto in questa forma: « Le elezioni di cui al precedente articolo verranno indette dal Ministro dei trasporti entro novanta giorni dalla data in vigore della presente legge. I rappresentanti del personale in carica fino al 30 giugno 1960 per effetto della legge 17 dicembre 1959, n. 1112, sono confermati in carica anche se collocati a riposo, e cesseranno dal mandato appena eletti i nuovi consiglieri con le norme di cui al precedente articolo ». Io proporrei di modificare la formulazione dell'ultima frase in questo senso: « ... e continueranno nel mandato fino alla elezione dei nuovi consiglieri, secondo le norme del precedente articolo ».

**DEGLI ESPOSTI.** È appunto il caso attuale del consigliere Piano, eletto con la elezione di quattro anni fa, e che in questi giorni va in pensione.

**PRESIDENTE.** Trattasi dunque di una norma transitoria, né si potrebbe provvedere diversamente. Se si trattasse dei funzionari nominati dal Ministro, potrebbe provvedere il Ministro stesso alla sostituzione, ma quando si tratta di rappresentanti eletti dal personale, non possono essere sostituiti se non dalla nuova elezione. Di qui la necessità della norma transitoria.

Infine l'onorevole Giulio Bruno Togni, relatore, propone un emendamento aggiuntivo, sotto forma di un articolo 3 che a me sembrerebbe molto opportuno data l'urgenza del provvedimento: « La presente legge entrerà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ».

**VOLPE, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Il Governo è d'accordo con gli emendamenti proposti dall'onorevole relatore.

**PRESIDENTE.** Passiamo ora all'esame degli articoli.

Procederemo per divisione all'esame dell'articolo 1 della proposta Colasanto.

La prima parte, per cui sono stati presentati emendamenti, recita:

## ART. 1.

« Il secondo comma dell'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, quale risulta dalla legge di ratifica 2 dicembre 1952, n. 1848, è sostituito dai seguenti: i consiglieri indicati dalla lettera *g*) sono designati da tutto il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, mediante elezione col sistema proporzionale ».

Metto in votazione la prima parte dell'articolo 1 fino al punto che ho letto.

(È approvata).

A questo punto l'onorevole Giulio Bruno Togni propone di sopprimere le parole « ma con la condizione che ».

Metto in votazione questa soppressione.

(È approvata).

L'articolo 1 prosegue quindi così:

« ... Da ogni lista non possono essere eletti più di due candidati ».

Metto in votazione questa parte dell'articolo, così formulata.

(È approvata).

A questo punto l'onorevole Giulio Bruno Togni propone che alle parole « allo scopo di lasciare un posto per la rappresentanza » del testo originale, si sostituiscano le parole: « Il terzo posto è attribuito a quella fra le liste minoritarie che abbia ottenuto maggior numero di voti ».

Metto in votazione questa formulazione.

(È approvata).

Il testo originale continua:

« Le norme per le elezioni saranno stabilite dal Ministro dei trasporti sentite le organizzazioni ».

Pongo in votazione questa parte dell'articolo.

(È approvata).

A questo punto l'onorevole Giulio Bruno Togni propone che alla parola « organizzazioni » si aggiunga la parola « sindacali ».

Metto in votazione questa proposta aggiuntiva.

(È approvata).

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

Seguono quindi le parole « maggiormente rappresentative » comuni al testo e all'emendamento Togni.

Metto in votazione questa parte dell'articolo.

(È approvata).

Il testo originale dell'articolo 1 prosegue: « a carattere nazionale non di categoria ». L'onorevole Giulio Bruno Togni propone la soppressione delle parole suddette dal testo dell'articolo.

L'onorevole Togni insiste nel suo emendamento, o lo ritira ?

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore*. Ho presentato questo emendamento perché non mi sembra molto opportuno che proprio in una legge si escluda persino la possibilità della consultazione di determinate organizzazioni sindacali.

CAPPUGI. I sindacati maggiormente rappresentativi di tutti gli indirizzi, come dice l'onorevole Degli Esposti, hanno la rappresentanza di tutte le categorie. Nei sindacati C.G.I.L., C.I.S.L. e U.I.L. sono organizzati i ferrovieri di tutte le categorie.

D'altro canto noi siamo afflitti, proprio nel settore ferroviario, da una polverizzazione sindacale che fa veramente spavento. Accettare in una legge di mettere addirittura in evidenza la categoria, significa a parer mio andare proprio contro le aspirazioni di tutti i ferrovieri di qualunque sindacato. Ritengo perciò che la puntualizzazione fatta dall'onorevole Colasanto: « organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a carattere nazionale non di categoria » risponda veramente a questa esigenza della rappresentanza dei ferrovieri. Propongo quindi alla Commissione di mantenere il testo dell'onorevole Colasanto.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei permettermi di aggiungere a quanto detto dall'onorevole Cappugi una precisazione, a proposito della polverizzazione sindacale. In effetti c'è una polverizzazione verticale, nel senso che di sindacati cosiddetti nazionali ce ne sono una ventina. Però i tre sindacati tradizionali, che si ispirano alla C.I.S.L., alla C.G.I.L. e all'U.I.L. di fatto influenzano più del novanta per cento dei ferrovieri, e ne organizzano più del 75 per cento. Quindi la polverizzazione va intesa nel senso che vi è una pleora di sindacati, che appena viene il bel tempo si costituiscono, si attribuiscono delle sigle; però non hanno nessuna consistenza, e di fatto complicano enormemente le questioni.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore*. Ma quando si parla di « organizzazioni sindacali

maggiormente rappresentative » già si sottolinea questo indirizzo, implicitamente. D'altra parte la Costituzione garantisce la libertà di associazione sindacale, e quindi inserire nella legge una particolare norma esclusiva non mi pare di molto buon gusto.

CAPPUGI. Prospetto l'opportunità di mantenere le parole « a carattere nazionale non di categoria », altrimenti i sindacati di categoria, che purtroppo così profondamente complicano la vita sindacale, potrebbero pretendere di essere rappresentati.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore*. Sono d'accordo sul concetto e sui principi di fatto che il Governo dovrà seguire nella questione. Ripeto che per me è solo una questione di tecnica legislativa, e di opportunità. Niente altro che questo.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore insiste dunque nella presentazione di questo emendamento ?

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore*. Non insisto e ritiro l'emendamento, risultando evidente che la maggioranza è per l'altra direzione.

PRESIDENTE. Metto in votazione allora le parole del testo: « a carattere nazionale non di categoria ».

Metto in votazione queste parole.

(Sono approvate).

L'articolo 1 nel testo emendato suona dunque così:

« Il secondo comma dell'articolo 2 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, quale risulta dalla legge di ratifica 2 dicembre 1952, n. 1848, è sostituito dai seguenti:

I consiglieri indicati dalla lettera g) sono designati da tutto il personale dipendente dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, mediante elezione con il sistema proporzionale. Di ogni lista non possono essere eletti più di due candidati; il terzo posto è attribuito a quella, tra le liste minoritarie, che abbia ottenuto il maggior numero di voti.

Le norme per l'elezione saranno stabilite dal Ministro per i trasporti sentite le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a carattere nazionale, non di categoria ».

Metto in votazione l'articolo 1 nel suo complesso.

(È approvato).

Vi è poi un emendamento aggiuntivo dell'onorevole Degli Esposti, che dovrebbe eventualmente formare un nuovo articolo, e che



## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

riprende la formulazione dell'articolo 1 della proposta Pitzalis, con l'intento di aumentare la rappresentanza dei funzionari.

L'onorevole Degli Esposti ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

DEGLI ESPOSTI. Io penso che, nei limiti delle possibilità, debba essere aumentato in seno al consiglio d'amministrazione il numero dei funzionari. Faccio mia quindi la richiesta di portare il numero dei funzionari nel consiglio d'amministrazione da tre a quattro, contenuta nella proposta Pitzalis, e presento un emendamento in tal senso.

PRESIDENTE. L'articolo 1 della proposta Pitzalis, che è fatto proprio come emendamento, dall'onorevole Degli Esposti, si riferisce alla lettera b) dell'articolo 1 del decreto-legge 7 maggio 1948, che porterebbe da tre a quattro il numero dei funzionari di nomina ministeriale.

CAPPUGI. Posso precisare, per la mia lunga esperienza di partecipazione al consiglio di amministrazione, che l'amministrazione è rappresentata nel consiglio dal direttore e da tre funzionari. Sono quattro i funzionari dell'amministrazione presenti nel consiglio.

Vi è un problema di rapporto nei confronti delle altre rappresentanze, ed io credo che aumentando il numero dei funzionari noi verremmo a turbare questo rapporto. Per questa ragione sono contrario alla proposta di emendamento dell'onorevole Degli Esposti.

LOMBARDI RUGGERO. Penso che la proposta dell'onorevole Pitzalis su questo punto non sia attinente all'oggetto della proposta di legge che stiamo discutendo. La legge Colasanto si propone una riforma della rappresentanza sindacale. La proposta di aumentare il numero dei funzionari verrebbe invece ad incidere sulla composizione del consiglio d'amministrazione, e in questo caso dovremmo riesaminare tutto il problema della revisione di questa composizione, per la quale revisione è previsto altro esame. Non possiamo cominciare da oggi a riformare il consiglio, e poi aspettare la legge più organica di riforma dello stesso. Può darsi che sia opportuno aumentare il numero dei funzionari, e può darsi che non lo sia. Non vorrei incidere però con una decisione presa senza una discussione adeguata sulla formazione e sulla composizione del consiglio d'amministrazione, che invece nel nostro caso con la legge Colasanto non viene variato, proponendosi la legge Colasanto solo di adeguare meglio la rappresentanza sindacale. Chiedo in conseguenza di limitarci al problema della rappresentanza

sindacale, senza voler fare una riforma del consiglio di amministrazione che avrebbe bisogno di adeguata discussione.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore*. Non ritengo che vi sia una preclusione di questo genere. In sostanza adesso si entra nel merito della formulazione con la quale venire incontro alle varie esigenze, e cioè se dobbiamo contemperare queste esigenze attraverso una innovazione del testo legislativo riguardante i funzionari di nomina ministeriale, o se dobbiamo semplicemente prendere atto dell'impegno del Governo di consultare la categoria al momento della nomina degli stessi. Mi rimetto a quanto vorrà dire in proposito il Governo.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo desidera osservare innanzitutto quanto segue. La proposta Colasanto tende a disciplinare quella che è l'attuale rappresentanza sindacale in seno al consiglio d'amministrazione, dandole una precisa fisionomia. L'emendamento proposto dall'onorevole Degli Esposti entra invece nel merito della composizione del consiglio d'amministrazione.

DEGLI ESPOSTI. Mi permetta, onorevole Sottosegretario, in principio avevamo deciso di esaminare tutte e due le leggi contemporaneamente, vale a dire sia il tipo della rappresentanza che la quantità di essa.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero mettere in evidenza che entrare ora nel merito della composizione quantitativa equivarrebbe ad affrontare il problema più vasto che è quello della strutturazione del consiglio di amministrazione.

Stamane si è discusso della proposta Pitzalis in contrapposto alla proposta Colasanto, ma non nel senso di cambiare il numero dei rappresentanti. D'altra parte vi faccio osservare che vi è un impegno del Ministero che un rappresentante dei funzionari sarà scelto su designazione dei funzionari stessi. Mi sembra quindi che la garanzia per i funzionari vi sia, e non vedo la necessità di aumentare da tre a quattro il loro numero. Ne verrebbe ad essere turbata e alterata quella che è l'attuale composizione del consiglio d'amministrazione.

CAPPUGI. L'osservazione fatta dall'onorevole Lombardi resta valida anche dopo l'intervento dell'onorevole Degli Esposti. È vero infatti che le due proposte si dovevano discutere insieme, ma la richiesta di aumento di un funzionario contenuta nella proposta Pitzalis era in funzione della possibilità di eleg-

gere il rappresentante del personale, precisandone le modalità di elezione. Poiché questo scopo è stato altrimenti raggiunto, resterebbe solo il puro e semplice aumento di un funzionario accanto ai tre funzionari e al direttore generale che già sono nel consiglio. È chiaro quindi che l'osservazione Lombardi è perfettamente valida.

**PRESIDENTE.** Valida come elemento di merito, non come elemento formale, si intende. L'emendamento Degli Esposti sarà messo ai voti, se il proponente vi insiste.

**POLANO.** Da quanto ha detto l'onorevole rappresentante del Governo, risulterebbe una preclusione alla discussione della legge Pitzalis, in quanto questa legge toccherebbe determinati fenomeni che non si possono modificare, mentre invece la proposta Colasanto avrebbe un oggetto completamente diverso. Allora la discussione è partita da un equivoco.

**PRESIDENTE.** È chiarito, onorevole Polano. Non c'è preclusione. Ho detto e preciso ancora che le argomentazioni avanzate dall'onorevole Lombardi e dall'onorevole Sottosegretario, e fatte proprie dall'onorevole Cappugi sono argomentazioni che vanno valutate come elemento di merito, non come elemento di preclusione formale.

Poiché l'onorevole Degli Esposti mantiene il suo emendamento, voteremo ora il testo dell'articolo 1 della proposta di legge Pitzalis, che viene naturalmente proposto come emendamento e quindi stralciato completamente da quella proposta, di cui costituiva il presupposto per gli articoli successivi. Questo emendamento, se approvato, diventerebbe articolo 2 della proposta Colasanto.

L'emendamento suona così:

« La lettera *b*) dell'articolo 1 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, è sostituito dalla seguente:

« *b*) di quattro funzionari delle ferrovie stesse ».

Metto in votazione questo emendamento.

(*Non è approvato*).

Passiamo ora all'esame dell'articolo 2 della proposta Colasanto che nel suo testo originale suona così:

« Le elezioni di cui al precedente articolo verranno indette dal Ministro dei trasporti entro novanta giorni dalla data in vigore della presente legge. I rappresentanti del perso-

nale in carica fino al 30 giugno del 1960 per effetto della legge 18 dicembre 1959, n. 1112, cesseranno dal mandato appena eletti i nuovi consiglieri, a norma del precedente articolo ».

Il relatore onorevole Giulio Bruno Togni propone il seguente emendamento: dopo le parole: « n. 1112 », sostituire l'ultima parte dell'articolo con la seguente: « sono confermati anche se collocati a riposo ».

**DEGLI ESPOSTI.** Questo vuol dire che per essere eletti bisogna essere in servizio. Cosa succede se durante il mandato il funzionario va in pensione?

**TOGNI GIULIO BRUNO, Relatore.** Di qui la necessità della norma transitoria. Con essa dobbiamo comunque rendere possibile il funzionamento del Consiglio d'amministrazione fino alla nuova elezione. Poiché fra i rappresentanti eletti nel 1956 ve ne è uno che presentemente va a riposo, e poiché una norma di legge prescrive che coloro che sono a riposo non possono far parte del Consiglio di amministrazione, nel prorogare transitoriamente la costituzione del Consiglio d'amministrazione così come è attualmente, dobbiamo anche specificamente prevedere il caso che qualcuno vada a riposo e dire che questo qualcuno è confermato nel Consiglio fino alla successiva elezione. Altrimenti resterebbero in due rappresentanti, e il consiglio, non regolarmente costituito, non potrebbe funzionare.

**PRESIDENTE.** Io manterrei il testo originale, con solo una lievissima modifica formale dove dice: « cesseranno dal mandato appena eletti i nuovi consiglieri, a norma del precedente articolo », propongo di dire: « continueranno nel mandato fino alla elezione dei nuovi consiglieri, secondo le norme del precedente articolo ».

L'articolo 2 nel testo così emendato dice:

« Le elezioni di cui al precedente articolo verranno indette dal Ministro per i trasporti entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge; i rappresentanti del personale in carica fino al 30 giugno 1960, per effetto della legge 18 dicembre 1959, n. 1112, continueranno nel mandato, anche se collocati a riposo, fino alla elezione dei nuovi consiglieri secondo le norme di cui al precedente articolo ».

Metto in votazione l'articolo 2 nel testo da me letto.

(*È approvato*).

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

Propongo infine il seguente emendamento aggiuntivo, che dovrebbe formare l'articolo 3 della proposta:

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ».

Lo metto in votazione.

(È approvato).

Si intende che, non essendo stati fatti propri da nessun altro gli altri articoli della proposta Pitzalis, la proposta Pitzalis si intende assorbita dalla votazione.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore*. Per quanto riguarda il preannunciato ordine del giorno, si prende atto dell'impegno preso dal rappresentante del Governo in senso analogo, e si rinuncia alla presentazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il relatore precisa che, prendendo atto della dichiarazione del Governo in rapporto alla opportunità che lo stesso tenga conto della designazione del sindacato funzionari per la scelta dei funzionari di nomina ministeriale, rinuncia al suo ordine del giorno.

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gioia ed altri: Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali (1466).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione della proposta di legge dei deputati Gioia ed altri: Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali ». Data l'assenza del relatore, penso che bisognerà rinviare. Do intanto la parola al proponente onorevole Gioia.

GIOIA. Data l'assenza del relatore l'esame della proposta deve essere rinviato. Desidero però, essendo scaduto l'esercizio finanziario 1959-60, proporre un emendamento al testo già stampato, per inserire la copertura della proposta di legge.

Presento pertanto i seguenti emendamenti all'articolo 6 della proposta:

ART. 6.

È autorizzata la spesa di 5 miliardi di lire, in ragione di lire 200 milioni nell'esercizio 1960-61, e di lire 1200 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1961-62 al 1964-65.

ART. 6-bis.

È ridotto di lire 200 milioni lo stanziamento del capitolo n. 61 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1960-61.

Alla copertura dell'onere di cui all'articolo 6 della presente legge si provvede per l'esercizio 1960-61 con le disponibilità derivanti dalla riduzione disposta al comma precedente.

Il Ministero dei lavori pubblici può assumere per le esigenze dei programmi, impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio, purché tali impegni non superino nel totale lo stanziamento complessivo e i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari, entro i limiti degli stanziamenti rispettivi.

PRESIDENTE. L'emendamento proposto dall'onorevole Gioia all'articolo 6 ci pone nella necessità di inviare l'emendamento stesso alla Commissione del bilancio, la quale aveva dato parere favorevole sul testo della proposta, testo che per il ritardo intervenuto è purtroppo superato dalla situazione. Quindi credo che potremmo rimanere d'accordo nel senso di trasmettere alla Commissione del bilancio il nuovo testo proposto dall'onorevole Gioia all'articolo 6, in modo da poter avere il parere che è necessario.

**Commemorazione del deputato Simonini.**

PRESIDENTE. Prima di chiudere la seduta, sono sicuro di interpretare il pensiero di tutti gli onorevoli colleghi elevando un pensiero mesto e riconoscente alla memoria dell'onorevole Simonini (*Tutti i presenti si alzano in piedi*), che ha fatto parte della nostra Commissione. Ieri la sua figura, così nobile e così alta, è stata ricordata e rievocata alla Camera, e il ricordo e la rievocazione della Camera è evidentemente il ricordo e la rievocazione anche degli onorevoli colleghi che fanno parte di questa Commissione. Ma, nella sede propria della nostra Commissione, nella quale egli ha lavorato con tanto impegno e che ricorda anche il lavoro così costruttivo e proficuo svolto dall'onorevole Simonini in due dicasteri dei quali la nostra Commissione si occupa, mi è sembrato doveroso che noi lo ricordassimo in maniera particolare, con vivo sentimento di affettuosa riconoscenza e di omaggio alla sua memoria.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Mi associo alle nobili, commosse parole del Presidente in ricordo dell'onorevole

## III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 LUGLIO 1960

Simonini che è stato anche Ministro della marina mercantile, dove ha lasciato traccia delle sue virtù, specialmente umane.

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto dei provvedimenti oggi esaminati.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Modifiche alle norme sulla restituzione degli oneri doganali e sulle agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata di cui alla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (2225):

Presenti e votanti . . . . .	31
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	30
Voti contrari . . . . .	1

*(La Commissione approva).*

e della proposta di legge:

**COLASANTO:** « Modificazioni alla legge 2 dicembre 1952, n. 1848, che ratifica, con modificazioni, il decreto legislativo 7 maggio 1948,

n. 598, per quanto concerne la composizione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato » (2189):

Presenti e votanti . . . . .	31
Maggioranza . . . . .	16
Voti favorevoli . . . . .	31
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

**Hanno preso parte alla votazione:**

Ambrosini, Armani, Basile, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Colasanto, Concas, Degli Esposti, Durand de la Penne, Francavilla, Frunzio, Geffer Wondrich, Gioia, Lombardi Ruggero, Marchesi, Mariani, Mattarella, Petrucci, Polano, Romano Bartolomeo, Sammartino, Sinisio, Speciale, Togni Giulio Bruno, Tonetti, Viale e Vidali.

**La seduta termina alle 12,20.**

---

**IL DIRETTORE**  
**DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI**  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI