

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XXXVI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 OTTOBRE 1960

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

INDICE	PAG.	PAG.
Comunicazioni del Presidente:		
PRESIDENTE	381	
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Integrazione degli organici del personale dell'esercizio delle ferrovie dello Stato (2522)	382	
PRESIDENTE	382, 383, 384, 385, 386, 387, 389	
ARMATO, <i>Relatore</i>	382, 383, 385	
DEGLI ESPOSTI	382, 383, 385, 387	
FRUNZIO	382, 385	
BOGONI	382, 386	
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	383, 384, 385, 386, 387	
SAMMARTINO	383, 386	
NANNUZZI	384	
COLASANTO	384, 385, 386, 387, 389	
AMODIO	385	
PETRUCCI	385	
RICCA	386	
CAPPUGI	386	
Proposta di legge (Rinvio della discussione):		
FRUNZIO ed altri: Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato (1767)	389	
PRESIDENTE	389, 390	
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	389	
BOGONI	389	
COLASANTO	390	
Disegno di legge (Seguito della discussione ed approvazione):		
Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (2395)	390	
PRESIDENTE	390, 391, 393, 394, 395, 398, 399, 400, 401, 404, 405, 406, 409	
JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 404, 405, 406, 408	
DURAND DE LA PENNE	391, 393, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 404, 405, 406	
ADAMOLI	391, 395, 397, 405, 408	
SINESIO	393, 394, 408	
BOGONI	393, 408	
COLASANTO	393, 408	
RICCA	397, 399, 408	
BOIDI, <i>Relatore</i>	397, 399, 400, 401, 406	
SCHIANO	398, 405, 408	
Votazione segreta:		
PRESIDENTE	409	

La seduta comincia alle 10,10.

BOGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per la discussione dei disegni di legge all'ordine del giorno, il deputato Vidali è sostituito dal deputato Nannuzzi.

Discussione del disegno di legge: Integrazione degli organici del personale dell'esercizio delle ferrovie dello Stato (2522).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazione degli organici del personale dell'esercizio delle ferrovie dello Stato ».

Prego il relatore, onorevole Armato, di svolgere la sua relazione.

ARMATO, *Relatore*. Il disegno di legge che viene presentato, tende effettivamente, a procedere ad un adeguamento organico di quelle che sono le esigenze più scottanti e più immediate sotto il profilo del personale dell'amministrazione ferroviaria. Io, come relatore, devo anche rappresentare quelle che sono le preoccupazioni dei lavoratori di questa amministrazione, per i quali questo provvedimento, non può che significare una tappa in via straordinaria rispetto ad una situazione di emergenza esistente, ma fa restare insoluto il problema di fondo che è quello di una radicale revisione degli organici.

Nel dare, quindi, il mio parere favorevole a questo disegno di legge, lo accompagno con l'augurio che il Governo al più presto possa procedere alla predisposizione di un nuovo disegno di legge più impegnativo, capace di aderire alle effettive esigenze di ampliamento di organici da parte dell'amministrazione, anche in conseguenza dell'orario di lavoro.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DEGLI ESPOSTI. Non intendo aggiungere alcuna osservazione in quanto sono d'accordo con il collega relatore. Vorrei solo richiamare l'attenzione della Commissione su una formulazione che probabilmente non è atta all'assorbimento integrale di tutte le 5.484 unità che si propone il disegno di legge. Abbiamo infatti una serie di concorsi che hanno già estinto una quantità di personale considerato idoneo all'assorbimento e, quindi, se non formuliamo diversamente la legge, in pratica la assunzione di personale attraverso i fuori graduatoria dei concorsi precedenti si limiterà a 2.500-3.000 unità. Secondo questa legge, ad esempio, i conduttori assunti dovrebbero essere di 1.322 unità: l'ultimo concorso però è stato già estinto, e così si può dire per una serie di altre qualifiche previste in questa proposta di legge. Io ritengo perciò che, per mettere in condizione l'azienda di avvalersi di questa legge integralmente e di potere assorbire le 5.484 unità, bisognerebbe prevedere che nel caso che una qualifica indicata non avesse dei fuori graduatoria, la legge stessa

autorizzi l'azienda ad assorbire la qualifica immediatamente precedente a quella prevista. Se cioè di conduttori fuori graduatoria non ce ne sono, possono, per esempio, essere assorbiti i frenatori.

Io credo di avere interpretato nel giusto senso la legge. A tal proposito ho predisposto un emendamento, alla fine del primo capoverso dell'articolo 2, che mi riservo di presentare in sede di esame degli articoli. In esso si prevede che: « Quando le graduatorie risultassero esaurite, le vacanze esistenti in una carriera possono riversarsi in quella inferiore ».

FRUNZIO. Colgo l'occasione per fare delle piccole osservazioni. Come è noto, nel progetto dell'amministrazione riguardante l'aumento di organici, occorrerebbero 18.125 unità: la legge ne prevede semplicemente 5.484, di modo che vorrei pregare il Sottosegretario di volerci tranquillizzare sulla successiva eventuale predisposizione di un disegno di legge atto a coprire altri posti vacanti, altrimenti si verificherebbe che i congedi a riposo non possono essere effettuati, e la stessa legge degli organici non potrebbe funzionare.

Un'altra cosa che vorrei pregare gli onorevoli colleghi di prendere in considerazione è che sono stati assunti adesso dei manovali e cantonieri, ma con delle discriminazioni: cioè sono stati assunti soltanto in alcuni compartimenti, mentre in alcuni altri, come in quello di Napoli, per esempio, non lo sono stati affatto. E questo a me sembra abbastanza grave, perché il concorso, anche se è stato fatto in base a compartimenti, è sempre un concorso nazionale e non possono venir fatte delle discriminazioni semplicemente per quei compartimenti dove mancano i cantonieri e i manovali. Penso invece che questi possano e debbano, specialmente nell'Italia meridionale, essere assunti in tutti i compartimenti in parti proporzionali e eventualmente con trasferimenti. Si tratta di una cosa veramente importante. Non possiamo approvare per esempio che nell'Italia meridionale in occasione dell'ampliamento sia stato assunto personale proveniente dall'alta Italia.

Colgo l'occasione, quindi, per pregare il Sottosegretario di tener presente questa nostra deficienza, specialmente per quanto riguarda la disoccupazione, propria del Sud, dove non esistono industrie né altre fonti di lavoro.

BOGONI. Sono perfettamente d'accordo con lo spirito della legge, e naturalmente noi tutti auspichiamo che quanto prima siano anche rivisti gli organici. Già lo dicemmo

allorquando approvammo la legge n. 425, ed oggi riconfermiamo questa necessità. Ecco perché voteremo favorevolmente la legge, raccomandando l'accoglimento del criterio proposto dall'onorevole Degli Esposti per garantire, in caso di posti disponibili, la loro immediata copertura.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« In dipendenza di quanto stabilito dal decreto del Presidente della Repubblica 2 aprile 1960, n. 433, recante nuove norme in materia di orari e turni di servizio del personale ferroviario, le tabelle organiche del personale delle ferrovie dello Stato, stabilite con decreto del Ministro dei trasporti 2 febbraio 1960, n. 4206 — emanato in base all'ultimo comma dell'articolo 175 della legge 26 marzo 1958, n. 425, ed all'articolo 1 della legge 30 dicembre 1959, n. 1202 — sono integrate dei contingenti di posti nelle singole carriere del personale dell'esercizio, come indicato nell'unita tabella ».

Poiché non vi sono osservazioni od emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2.

Ne do lettura:

« Limitatamente alla prima applicazione della presente legge, è data facoltà al Ministro dei trasporti di provvedere alla copertura dei posti d'organico che verranno a risultare vacanti cumulando i quantitativi di posti previsti dal decreto ministeriale di cui all'articolo precedente e quelli sanciti dalla presente legge, mediante reclutamento, nelle qualifiche di prima assunzione, degli idonei all'ultimo concorso bandito per ciascuna carriera.

Tale facoltà sarà esercitata mediante decreti del Ministro dei trasporti, i quali stabiliranno oltre che i quantitativi di assumendi anche la data di assunzione ».

VOLPE, Sottosegretario di Stato per i trasporti. In riferimento all'intervento dell'onorevole Degli Esposti, ritengo che, con un piccolo emendamento, che possiamo apportare al primo comma dell'articolo 2, si possa tranquillamente arrivare al conseguimento del medesimo scopo, vale a dire quello di poter reclutare il numero di personale necessario in base alla legge. Basta aggiungere la pa-

rola « espletato » alla parola « bandito » onde consentire di prelevare e assumere gli idonei dell'ultimo concorso espletato e non solo quelli del concorso in atto.

L'amministrazione potrà così assumere gli idonei provenienti dai concorsi già espletati, per i quali sono già stati assunti i vincitori ma non gli idonei; e quelli provenienti da un concorso « già bandito ».

SAMMARTINO. Vorrei chiedere: non sarebbe più preciso richiamarci al decreto ministeriale che ha bandito quel determinato concorso ?

VOLPE, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Sarebbe quasi impossibile dato l'enorme numero di concorsi (banditi per le varie qualifiche) che dovrebbero citarsi.

ARMATO, Relatore. Circa l'emendamento dell'onorevole Degli Esposti, mirante ad affermare il principio della utilizzazione piena dei posti, mi sembra doveroso obiettare che una volta affermato il principio non comprendo perché questa utilizzazione debba avvenire riversando i posti nelle qualifiche inferiori; il che presuppone, fra l'altro, che il personale che oggi svolge una certa qualifica superiore, domani, per una ragione di inquadramento amministrativo, verrebbe ad essere diversamente utilizzato. Secondo aspetto della questione: l'emendamento suggerito dal Governo. È ovvio che con l'espressione « bandito » è possibile utilizzare gli idonei sia dei concorsi già espletati che di quelli che potranno esserli. Invece, la dizione « espletato » rappresenta un riferimento ai soli concorsi già avvenuti, già espletati. La fase dell'espletamento è logicamente qualcosa che avviene successivamente al bando del concorso. Invece con la formulazione del testo che abbiamo davanti, la cosa è più elastica.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei, con breve sintesi, richiamare l'attenzione su un fatto. È questo un provvedimento eccezionale predisposto in quanto alle ferrovie mancano, secondo noi e secondo la stessa azienda, più di diecimila agenti. Loro sanno che quando si bandisce un concorso, in pratica, passano almeno dodici mesi. In questo caso noi arriveremo, onorevole Sottosegretario, alla metà, per bene che vada, o alla fine del 1961. L'azienda propone questo provvedimento, del tutto eccezionale, proprio per essere posta in condizione, entro due mesi, di avere a disposizione almeno 5 mila elementi. Questo è il motivo del disegno di legge.

E allora occorre decidersi: se realmente debbono essere assunti 5500 agenti — come da

preciso impegno del ministro, riportato dalla stampa — entro due mesi, bisogna prevedere che se gli idonei dell'ultimo concorso rimasti fuori graduatoria non sono sufficienti a coprire i posti a disposizione, debbono essere assunti i fuori graduatoria del penultimo concorso. E nel caso in cui non ci siano fuori graduatoria disponibili nemmeno del penultimo concorso, si stabilisca che l'azienda può, attraverso una procedura straordinaria interna, prendere quelli del grado immediatamente inferiore e attraverso una selezione promuoverli al grado superiore. Ad esempio, con questa procedura, i frenatori potrebbero essere promossi in parte conduttori.

Ho citato il caso dei conduttori, come potrei citare il caso degli aiuti macchinisti. È prevista l'assunzione di 630 aiuti macchinisti, mentre fuori graduatoria ce ne sono sì e no una cinquantina. Il problema sarebbe risolto se si autorizzasse l'amministrazione ad assumere dei manovali al posto di aiuti macchinisti. Tra l'altro va notato che vi sono centinaia di manovali già abilitati a questa funzione. E, dato che il fabbisogno di personale nell'amministrazione ferroviaria non è di 5000 bensì rasenta i 10000, anche se si dovrà assumere dell'altro personale di grado inferiore, il numero complessivo non sarà mai superiore al necessario.

Ecco perché, secondo me, la via che si può seguire è duplice: o attraverso il penultimo concorso o attraverso una promozione interna; perché altrimenti seguendo altre vie il provvedimento, anziché in due mesi, avrà efficacia fra un anno, e non rivestirà più quel carattere di eccezionalità su cui esso poggia.

PRESIDENTE. Se la ragione del provvedimento è quello di rendere possibile all'amministrazione l'immediata assunzione di nuovo personale per far fronte alle carenze che il nuovo orario di lavoro ha determinato, la logica vuole che si dovrebbe pensare più che a concorsi in svolgimento, a concorsi espletati.

Proporrei quindi di sospendere la discussione per qualche minuto per dar modo all'onorevole Sottosegretario e al relatore di mettersi in contatto con i competenti uffici dell'amministrazione ferroviaria per sapere quanti sono gli idonei fuori graduatoria dell'ultimo concorso, e se assumendo questi verrebbero ad essere coperti i posti disponibili a seguito dell'approvazione della presente legge. Penso che se il problema potesse venire risolto per questa via sarebbe inutile continuare a lambiccarci il cervello a fare dei calcoli con i concorsi passati e futuri. In

caso affermativo sarebbe inutile aggiungere: «...il concorso bandito», perché dovremmo preoccuparci di non creare confusioni tra concorsi espletati e quello in corso di svolgimento.

NANNUZZI. La questione non è così semplice: evidentemente il disegno di legge si riferisce a concorsi pubblici espletati. Ma ci sono anche dei concorsi interni, che sono stati espletati in passato. Ora, se ci si riferisse anche ai concorsi interni e ai fuori graduatoria di questi concorsi (cioè a coloro che pur essendo risultati idonei in un concorso interno al passaggio alla categoria superiore, non sono stati promossi per insufficienza di posti disponibili) evidentemente l'amministrazione, sommando questi ai fuori graduatoria dei concorsi pubblici, potrebbe raccogliere un numero sufficiente di persone necessario a coprire queste sue urgenti necessità.

Pertanto io chiedo che si faccia riferimento non solo ai concorsi pubblici ma anche a quelli interni.

COLASANTO. Credo che in linea di massima le disponibilità di fuori graduatoria siano sufficienti alle necessità. Per parte mia vorrei che si aggiungesse all'articolo 2, dopo la frase: «... dei posti d'organico che verranno a risultare cumulando...» l'inciso: «... in un'unica graduatoria...»; e questo perché, in passato, sono stati fatti concorsi con qualifiche compartimentali e le assunzioni si sono svolte secondo i bisogni dei singoli compartimenti. Sicché praticamente alcuni compartimenti del Mezzogiorno, come Napoli, un po' anche Bari e Palermo, si trovano nella condizione di aver assunto pochissimi idonei — e quindi molti sono i posti disponibili — mentre altrove probabilmente le assunzioni sono andate oltre l'esaurimento della graduatoria.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Colasanto di preparare un regolare emendamento in proposito.

VOLPE, Sottosegretario di Stato per i trasporti. La cosa è di una grande semplicità. Abbiamo tutti una preoccupazione in comune: quella di reclutare un certo numero di persone per soddisfare i bisogni attuali dell'azienda. La seconda preoccupazione comune è di arrivare a ciò nel più breve termine possibile, cioè subito. Avremmo, quindi, da raggiungere questo obiettivo tenendo presente l'attuale dizione del disegno di legge. Ma ciò non è possibile perché in esso si fa riferimento all'ultimo concorso bandito. Ecco la ragione della preoccupazione dell'onorevole Degli Esposti, cioè la preoccupazione che si vada

in lungo, in quanto si dovrebbe attendere lo svolgimento di un concorso bandito e non avremmo la possibilità di raggiungere il numero delle persone da assumere.

DEGLI ESPOSTI. Faccio presente che non c'è nessun concorso bandito per i conduttori.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se ha la bontà di ascoltarmi, ci capiremo. Noi proponiamo questo emendamento aggiuntivo, col quale diciamo: « all'ultimo concorso espletato oltre che bandito ». Che cosa vuol significare? Noi abbiamo avuto un concorso il quale già si è chiuso; sono stati assunti gli idonei. Attingiamo allora subito alla categoria idonei di questo concorso già espletato; e a questa categoria di idonei aggiungiamo i vincitori del concorso bandito e se ancora non si raggiungesse il numero richiesto, gli idonei del concorso bandito. Più chiaro di così non può essere.

DEGLI ESPOSTI. C'è solo il fatto che invece di assumerli tra un mese o due, li assumeremo tra un anno e più.

ARMATO, *Relatore*. Mi pare che la preoccupazione sia di coprire i posti immediatamente. La preoccupazione dell'onorevole Degli Esposti è questa: di coprire i posti al più presto possibile evitando che una legge la quale già presenta un numero di posti insufficienti rispetto alle nuove esigenze dell'amministrazione, non possa essere integralmente applicata. Qui si afferma il principio di utilizzare gli idonei allo scopo di ricoprire integralmente i posti; cioè non i vincitori soltanto, ma anche gli idonei del concorso che viene bandito. Ora io credo — e in questo senso presento un emendamento — che aggiungendo dopo le parole « per ciascuna carriera » le parole: « nel caso in cui risultassero ulteriori vacanze di posti, gli stessi possono essere ricoperti dagli idonei del penultimo concorso espletato della corrispondente qualifica », avremmo risolto il problema.

PRESIDENTE. Vorrei chiarire in rapporto a questa proposta dell'onorevole Armato che comunque, se si volesse accettare il suo principio, bisognerebbe sostituire alla parola « bandito » la parola « espletato ». Perché quando si dice « dell'ultimo concorso bandito » ci potremmo trovare di fronte a due ipotesi: o c'è in corso in svolgimento un concorso per una certa categoria, e allora il « bandito » si riferirebbe a questo concorso; o non c'è nessun concorso in svolgimento e allora il « bandito » varrebbe come « espletato », perché l'ultimo concorso bandito sarebbe già espletato. Ma per evitare di trovarci di fronte ad un concorso bandito e ancora non espletato e quindi

di trovarci di fronte alla possibilità che si debba tardare molto per l'assunzione, bisognerebbe alla parola « bandito » sostituire e non aggiungere la parola « espletato ». Inoltre con l'aggiunta proposta dall'onorevole Armato si arriverebbe a questa soluzione: che subito il Ministero potrebbe assumere gli idonei dell'ultimo concorso; se risultassero ancora posti non coperti si potrebbero assumere gli idonei del precedente concorso. I concorsi in svolgimento verrebbero esclusi.

FRUNZIO. I concorsi espletati, non per le qualifiche di conduttore e aiuto macchinista, hanno coperto il fabbisogno.

È semplicemente per queste due qualifiche di conduttore e aiuto macchinista che manca il personale. Inoltre, rilevo che per i cantonieri e i manovali sono state fatte delle graduatorie dipartimentali, e sarebbe bene fare un'unica graduatoria nazionale. Questi sono gli unici due aspetti da tener presenti. Perciò per i conduttori e aiuto macchinisti o devono essere validi gli idonei dell'ultimo concorso oppure si deve fare un altro concorso.

COLASANTO. Io non sono del parere di complicare le cose. Ritengo sia strettamente necessario che si faccia una graduatoria unica nazionale degli idonei, e così avremo una disponibilità sufficiente. Anzi non potranno essere assunti tutti gli idonei. D'altra parte per i manovali si è provveduto facendoli assumere quasi tutti dalle ditte che fanno la manutenzione con la promessa che poi saranno sistemati.

AMODIO. In questo modo noi veniamo a stabilire un principio che potrà valere anche per altri concorsi in cui vi saranno idonei.

PRESIDENTE. Ma non sarebbe questa la prima volta, onorevole Amodio. Già si sono avuti casi di assunzione di idonei di concorsi espletati.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se noi attingiamo personale dall'ultimo concorso espletato e, ciò nonostante, non si riesce a coprire il numero dei posti, dovremmo ricorrere, logicamente, a quelli del penultimo concorso. Però se dall'articolo 2 togliamo la parola « bandito » penso resterebbe un vuoto; penso quindi che potremmo lasciare questa parola nel testo.

FRUNZIO. Ma come terza ipotesi.

PRESIDENTE. Certamente e ciò proprio al fine della immediatezza dell'assunzione.

PETRUCCI. Io proporrei questa formula: « idonei dell'ultimo e penultimo concorso espletato o bandito ».

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

RICCA. Perché si possa attingere da una graduatoria occorre che vi siano dei vincitori e degli idonei; che il concorso, insomma sia ultimato. Diversamente, tutti coloro che hanno fatto la domanda avrebbero diritto ad essere chiamati. La qualificazione tra i vincitori e gli altri avviene soltanto nel momento della chiusura degli esami, quando, esperite le prove, si sono fatte le classifiche. « Bandito » quindi, secondo me, non ha significato, bisogna precisare: « espletato ». Infatti, anche i concorsi banditi potranno fornire idonei solo quando divengono concorsi « espletati ».

SAMMARTINO. Bisogna anche pensare che questa legge verrà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* tra un paio di mesi e nel frattempo il concorso bandito potrebbe anche essere espletato.

PRESIDENTE. Ciò che a noi interessa è di avere un numero di idonei da immettere in aggiunta ai vincitori per coprire i posti. Perciò se un concorso « bandito » sarà intanto « espletato » e può fornire personale idoneo vorrà dire che esso diverrà l'ultimo concorso espletato e quello che precedentemente era l'ultimo diverrà il penultimo.

COLASANTO. Facendo la graduatoria nazionale, siate certi che di posti se ne troveranno a sufficienza.

PRESIDENTE. Poiché a questo articolo sono stati proposti vari emendamenti, occorre procedere alla votazione per divisione.

Pongo in votazione l'articolo fino alle parole « all'ultimo concorso ».

(È approvato).

A questo punto si propone di sostituire la parola « bandito » con la parola « espletato ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione l'ultima parte del primo comma di questo articolo.

(È approvata).

Dopo il primo comma è stato proposto dal relatore e dall'onorevole Frunzio il seguente comma aggiuntivo: « Nel caso in cui risultassero ulteriori vacanze di posti gli stessi possono essere ricoperti dagli idonei del penultimo concorso espletato per le corrispondenti carriere ».

CAPPUGI. Mi pare improprio, parlare di carriera, perché la dizione usata in tutti i testi legislativi è quella di qualifica.

PRESIDENTE. Si potrebbe meglio dire « Nel caso in cui risultino ulteriori vacanze di

posti, gli stessi possono essere riperti con l'assunzione degli idonei del penultimo concorso espletato nella corrispondente qualifica di ciascuna carriera ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

L'onorevole Colasanto ha presentato il seguente emendamento: alla fine del primo comma aggiungere: « secondo graduatorie nazionali per ciascuna qualifica ».

Mi sia consentito riassumere la situazione: se non ho capito male sono stati banditi dei concorsi e sono state fatte delle graduatorie compartimentali. Vi sono delle graduatorie di idonei compartimentali magre e ve ne sono delle grasse. L'onorevole Colasanto propone che queste graduatorie compartimentali vengano fuse in un'unica graduatoria nazionale.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si parla di fusione delle graduatorie compartimentali, portandole in campo nazionale. Siamo perfettamente d'accordo che ci sono compartimenti grassi e compartimenti magri, e siamo altresì d'accordo sul fatto che sarebbe giusto procedere ad un livellamento, fra i vari compartimenti. Ma come potremo praticamente fare un albo nazionale? Abbiamo il compartimento veneto, quello siciliano, quello napoletano: secondo me avremmo delle difficoltà tecniche gravissime in questa applicazione.

Io sarei dell'opinione di fare un ordine del giorno col quale si inviti il Ministero a utilizzare i residui, non utilizzati da qualche compartimento, per altri compartimenti che sono scoperti.

COLASANTO. Dobbiamo tener presente che tutti i concorsi sono stati fatti con sotto-commissioni. Ognuna di queste ha dato un punto, poi è stata fatta la graduatoria unica compartimentale; quindi, la commissione centrale ha fatto l'incastro. Questo succede effettivamente, anche se poi si ammette per ipotesi che tutti hanno valutato allo stesso modo.

PRESIDENTE. Ma non ritiene, onorevole Colasanto, che il ministro possa egualmente ovviare all'inconveniente?

BOGONI. Io domanderei che si formulasse l'ordine del giorno, raccomandando al ministro di tener presente questa nostra necessità.

PRESIDENTE. Capisco le preoccupazioni dell'onorevole Colasanto, ma ritengo non siano fondate, in quanto la legge dice « gli idonei all'ultimo concorso », e non si può andare al penultimo concorso se prima non è stata esaurita la graduatoria del primo. È

chiaro che ci sono degli idonei in uno o in un altro compartimento, e il ministro non può andare al di là di quegli idonei.

Noi qui non parliamo degli idonei del concorso compartimentale, ma dell'ultimo concorso, badate bene, complessivamente considerato. Non si può andare al penultimo, logicamente, se prima non è esaurito il numero degli idonei dell'ultimo concorso, che è articolato in concorsi compartimentali, ma rimane, pur sempre unico concorso sul piano nazionale.

Quindi, onorevole Colasanto, il suo emendamento non ha ragione d'essere perché con l'attuale testo di legge apriamo la porta alle necessarie compensazioni fra un compartimento e l'altro.

COLASANTO. Io sono del parere di mantenerlo, perché la preoccupazione dell'amministrazione è questa: non vuole mandare al Nord elementi che poi vorranno subito ritornare al Sud. Siccome questa è una malattia che permarrà ancora per molti anni io chiedo: mettiamo la condizione che chi va al Nord, sulla base del concorso, debba rimanerci cinque-dieci anni.

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Colasanto, ma a me sembra che con l'interpretazione che ritengo di dare — interpretazione che mi pare accettata da tutti — che cioè le graduatorie compartimentali sono articolazioni dell'unico concorso nazionale, il problema del quale si preoccupa non si pone.

COLASANTO. Va bene! Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Siamo ora giunti all'emendamento proposto dagli onorevoli Degli Esposti e Bogoni, di cui lo stesso presentatore ha già dato lettura.

Onorevole Degli Esposti, insiste su questo emendamento?

DEGLI ESPOSTI. Io mi ero orientato verso una soluzione diversa da quella ormai accolta dalla commissione. Ora, rimane il dubbio: è risolto il problema? La situazione, se non viene risolta, può essere definita soltanto dopo un anno e più; io invece prospettavo una soluzione radicale.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Degli Esposti, scusi se la interrompo. Ma dai dati che mi sono stati forniti proprio un momento fa, con l'emendamento che fa riferimento all'assunzione degli idonei del penultimo concorso, sarebbe esaurito il contingente da assumere.

DEGLI ESPOSTI. Prendo atto delle assicurazioni del Governo e ritiro senz'altro l'emendamento.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo allora in votazione l'ultimo comma dell'articolo 2.

(*E approvato*).

L'articolo 2, nel suo complesso, rimane, dunque, così formulato:

« Limitatamente alla prima applicazione della presente legge, è data facoltà al Ministro dei trasporti di provvedere alla copertura dei posti d'organico che verranno a risultare vacanti cumulando i quantitativi di posti previsti dal decreto ministeriale di cui all'articolo precedente e quelli sanciti dalla presente legge, mediante reclutamento, nelle qualifiche di prima assunzione, degli idonei all'ultimo concorso espletato per ciascuna carriera. Nel caso in cui risultino ulteriori vacanze di posti, gli stessi possono essere ricoperti con l'assunzione degli idonei del penultimo concorso espletato nella corrispondente qualifica di ciascuna carriera.

Tale facoltà sarà esercitata mediante decreti del Ministro dei trasporti, i quali stabiliranno oltre che i quantitativi di assumendi anche la data di assunzione ».

Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Passiamo all'articolo 3. Ne do lettura:

« Le situazioni di soprannumero eventualmente esistenti in talune qualifiche non iniziali delle singole carriere rimangono regolate secondo quanto stabilito dall'articolo 2 della legge 30 dicembre 1959, n. 1202 ».

Vi è un emendamento proposto dall'onorevole Relatore. Ne do lettura:

« *All'articolo 3 dopo le parole:* in talune qualifiche, *sopprimere le parole:* non iniziali ».

Credo che, per poter esaminare a fondo questo emendamento nell'ambito della formulazione di questo articolo, sia indispensabile prendere visione della legge 30 dicembre 1959, n. 1202.

In proposito faccio rilevare che l'articolo 2 di tale legge prevede le modalità di riassorbimento dei posti in soprannumero, e prevede che esso avvenga nella misura di un sesto dei posti attualmente vacanti. Con la dizione del testo dell'articolo 3 attualmente in esame, il riassorbimento graduale di un sesto avverrebbe soltanto per le qualifiche non iniziali. Invece con l'emendamento proposto, relativo alla soppressione delle parole « non

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

iniziali », l'assorbimento avverrebbe limitatamente ad un sesto anziché interamente.

Pongo in votazione l'articolo 3 fino a: « ...talune qualifiche ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento soppressivo delle parole... « non iniziali ».

(È approvato).

Pongo in votazione il rimanente testo dell'articolo.

(È approvato).

L'articolo 3, nel suo complesso, rimane pertanto così formulato:

«Le situazioni di soprannumero eventualmente esistenti in talune qualifiche delle singole carriere rimangono regolate secondo quanto stabilito dall'articolo 2 della legge 30 dicembre 1959, n. 1202 ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4.

Ne do lettura:

«Ai maggiori oneri per lire 1.500 milioni derivanti dall'applicazione della presente legge, nell'esercizio 1960-61, sarà fatto fronte con corrispondente riduzione da apportare allo stanziamento del capitolo di spesa n. 15 dello stato di previsione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio medesimo».

Poiché non vi sono emendamenti lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

«Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio necessarie per l'attuazione della presente legge».

(È approvato).

Pongo ora in votazione l'allegata tabella:

ALLEGATO.

TABELLA DELLE INTEGRAZIONI DI POSTI ALLE PIANTE ORGANICHE DEL PERSONALE DELL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DELLO STATO

Coefficiente	QUALIFICHE	Quantità
234	Capo stazione	235
234	Capi gestione	115
234	Interpreti	10
185	Assistenti delle stazioni	300
190	Conduuttori	1.322
180	Frenatori	307
241	Macchinisti di 1 ^a classe	} 650
226	Macchinisti	
207	Macchinisti T. M.	60
197	Aiuto macchinisti	630
184	Aiuto macchinisti T. M.	60
173	Operai qualificati	600
170	Operai dell'armamento	150
164	Cantonieri	200
402	Comandanti di 1 ^a classe	1
402	Direttori di macchina di 1 ^a classe	1
357	Comandanti	4
357	Direttori di macchina	4
260	Ufficiali navali	6
260	Ufficiali macchinisti	9

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

Coefficiente	QUALIFICHE	Quantità
234	Primi nostromi	1
219	Secondi nostromi	5
197	Carpentieri di 1 ^a classe	1
184	Carpentieri	2
184	Marinai scelti	21
180	Marinai	51
234	Capi motoristi	4
234	Capi elettricisti	4
219	Motoristi di 1 ^a classe	5
219	Elettricisti di 1 ^a classe	2
197	Motoristi	25
197	Elettricisti	3
163	Carbonai	16
164	Manovali	680
Totale		5.484

(È approvata).

Comunico che è stato presentato il seguente ordine del giorno a firma degli onorevoli deputati Frunzio, Armato, Colasanto:

« La Camera,

in occasione della discussione del disegno di legge n. 2522 invita il Governo a tenere in particolare considerazione, nella assunzione di manovali e cantonieri, gli idonei dei concorsi espletati presso il compartimento di Napoli ».

Desidero fare rilevare che l'ordine del giorno non è assolutamente accettabile perché, dovendo il Ministero procedere alle assunzioni in base alle graduatorie per idonei, deve effettuare queste assunzioni secondo le norme di legge che regolano la materia, norme che non possono essere modificate con un ordine del giorno della Commissione a favore degli idonei di uno o dell'altro compartimento.

COLASANTO. Ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

Rinvio della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Frunzio ed altri: Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato (1767).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa degli onorevoli Frunzio, Semeraro, Pe-

trucci, Colombo Vittorino: « Modificazione delle norme sull'avanzamento degli impiegati della carriera direttiva delle ferrovie dello Stato ».

Informo la Commissione che l'onorevole rappresentante del Governo chiede un rinvio per i motivi che egli stesso illustrerà.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo chiede alla Commissione di volere rinviare la discussione di questo provvedimento e ciò perché, avendo il Ministero dei trasporti, Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in corso di avanzata elaborazione un disegno di legge di riforma che vuole essere una riforma organica dello stato giuridico del personale, onde non procedere in questa materia con provvedimenti discontinui, disorganici, si rende necessario il rinvio della discussione della proposta Frunzio, in attesa appunto che sia presentato al Parlamento il disegno di legge; con il preciso impegno che ciò avverrà al più presto, vale a dire entro qualche mese.

BOGONI. Siamo d'accordo anche noi che la proposta di legge Frunzio ed altri non possa essere discussa oggi, ma, non per i motivi esposti dall'onorevole Sottosegretario di Stato. Questa proposta di legge fa parte di quel piccolo gruppo di proposte già demandate all'esame di un Comitato ristretto e che devono essere esaminate e votate insieme. Non possiamo fare delle discriminazioni anche perché al Comitato sono state demandate delle proposte, come quella Troisi, scaturite

da ordini del giorno votati nel 1958. Dobbiamo anche obiettare che l'annunciato disegno di legge correttivo della legge marzo 1958, n. 425, fu da noi ripetutamente sollecitato, riconoscendone l'importanza e l'urgenza, per correggere come dicemmo nel 1958, gli errori e gli orrori della legge n. 425. Ci fu promesso, però è sempre di là da venire! I pochi mesi che il Sottosegretario assicura come sufficienti per la presentazione al Parlamento del disegno correttivo della legge n. 425 sono già stati richiesti dai passati Governi altre volte in passato e ripetutamente. Però sono trascorsi mesi ed anni inutilmente. Quindi io ritengo che bisognerebbe intanto liquidare le proposte di legge in sospeso e il cui riesame abbiamo demandato al Comitato ristretto in attesa del grande progetto trasmessoci, in quanto è necessario, anzi indispensabile, rivedere tutta la legge n. 425. Questo noi già lo dicemmo a suo tempo e lo ribadiamo qui oggi per l'ennesima volta. L'esame dei provvedimenti demandati al Comitato ristretto si impone con urgenza, altrimenti ne risultano danneggiati legittimi interessi delle categorie che attendono da tempo. Alla ripresa dei lavori parlamentari dobbiamo concludere i lavori del Comitato ristretto e fare in modo che la Commissione discuta e approvi uno o più testi unificati delle proposte demandate al Comitato stesso.

COLASANTO. Mi associo alla richiesta affinché sia presentato al più presto questo provvedimento di legge. È passato oltre un anno da quando da un altro rappresentante del Governo è stato detto che non era il caso di discutere alcune leggi essendo imminente la presentazione di un provvedimento di legge organico e complessivo. Anzi era stata nominata una certa Commissione col compito di esaminare e coordinare organicamente un gruppo di leggi che si riferiva al passaggio dal gruppo B al gruppo A di laureati. Anche questo, al momento, si sarebbe dovuto esaminare, e poi ci siamo fermati in attesa del provvedimento che non è ancora venuto. Ci auguriamo che esso venga presentato al più presto, tanto più che esso è stato comunicato ai sindacati già da un paio di mesi. Venga presentato e, anche se ci saranno degli emendamenti, questi rientreranno nella prassi normale; ma almeno avremo una base sulla quale discutere organicamente.

PRESIDENTE. Dopo quanto è stato detto rilevo il generale accordo sul rinvio della discussione della proposta di legge n. 1767. Rinvio, pertanto, ad altra seduta il seguito della discussione.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (2395).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora il seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, relativa a provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno noi abbiamo già svolta buona parte della discussione generale. Nessun altro chiedendo di parlare, la dichiaro senz'altro chiusa.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo si riporta a quanto è già stato ampiamente detto e scritto.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Gli articoli 5, 6, 7, 8 e 16 della legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, l'articolo 2 della legge 24 marzo 1958, n. 359, concernente modifiche alla anzidetta legge n. 522 nonché il primo comma dell'articolo 48 della legge 24 luglio 1959, n. 622, sono sostituiti dalle norme contenute nella presente legge.

Ai fini della concessione dei benefici fiscali previsti dall'articolo 2 della legge 17 luglio 1954, n. 522, sia per il dazio e per gli altri oneri doganali, sia per la imposta generale sull'entrata, i materiali siderurgici prodotti negli altri Paesi membri dell'Accordo generale sulle tariffe ed il commercio (G. A. T. T.) sono assimilati ai materiali di produzione nazionale e sono ammessi ai benefici di cui fruiscono i materiali nazionali medesimi, previa la loro nazionalizzazione col pagamento di tutti i diritti doganali vigenti, dell'imposta generale sull'entrata e dell'imposta di conguaglio di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570 ».

Siccome gli emendamenti a questo articolo sono aggiuntivi, pongo in votazione questi primi due commi dell'articolo 1.

(Sono approvati).

Comunico che dall'onorevole Durand de la Penne è stato presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« Al terzo comma dell'articolo 6 della legge 19 luglio 1960, n. 764, dopo la parola: cantieri, aggiungere: nonché alla vendita nel

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

corso della costruzione o dell'allestimento di navi iniziate in proprio dai cantieri stessi ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non ho difficoltà ad accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Durand de la Penne perché trattasi di un'interpretazione della legge 19 luglio 1960, n. 764, che io stesso mi proponevo di fare attraverso le norme regolamentari inerenti alla legge medesima.

Vorrei semplicemente osservare che l'inciso: « ...o dell'allestimento », è perfettamente inutile perché il termine « costruzione » comprende tutti i lavori, dalla impostazione fino alla ultimazione della nave; ed è quindi compreso l'allestimento.

DURAND DE LA PENNE. L'inciso relativo all'allestimento è motivato da difficoltà che vengono create da parte della Corte dei conti, per la quale il periodo della « costruzione » termina al momento del varo, escludendo quindi l'allestimento.

ADAMOLI. Nella legge precedente l'allestimento è compreso nella costruzione.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Effettivamente l'allestimento è parte della costruzione.

DURAND DE LA PENNE. Io trovo che l'aggiunta non cambia niente, ma chiarisce.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Dal punto di vista tecnico facciamo una pessima figura perché dimostriamo di ritenere che il termine « costruzione » non comprenda l'allestimento. Mi rimetto comunque alla Commissione consigliando inoltre di approvare l'emendamento aggiuntivo e riportando l'intero testo della disposizione di legge che viene sostituita.

PRESIDENTE. Abbiamo, allora, un emendamento aggiuntivo dell'onorevole Durand de la Penne accettato dal relatore e dal Governo. Però il Governo, per maggior chiarezza, propone una nuova formulazione.

L'emendamento va, dunque, così formulato:

« Aggiungere il seguente comma:

« Il terzo comma dell'articolo 6 della legge 19 luglio 1960, n. 764, è sostituito dal seguente:

« Sono ugualmente ammessi a registrazione con il 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, nonché la vendita nel

corso della costruzione o dell'allestimento di navi iniziate in proprio dai cantieri stessi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Durand de la Penne ha presentato un altro emendamento aggiuntivo del seguente tenore:

« Il penultimo alinea dell'ultimo comma dell'articolo 6 della legge 19 luglio 1960, n. 764, è sostituito dal seguente:

« Per l'allestimento e l'arredamento delle navi, nonché per i lavori di riparazione e trasformazione relativi ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Accetto questo emendamento, perché è interpretativo della norma in vigore.

ADAMOLI. Però sposta il concetto della legge, perché qui non riguarda più i cantieri ma le officine di lavorazione navale.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non modifica questa legge, ma la legge precedente. A rigore avremmo dovuto fare un regolamento interpretativo di quella legge. Per evitare che si faccia un altro lavoro legislativo, si sostituisce quell'inciso con questo nuovo, unicamente per ovviare le difficoltà sollevate dagli organi amministrativi. In sostanza si tratta di un'interpretazione senza aggiungere nulla al contenuto della legge precedente.

PRESIDENTE. Metto in votazione il quarto comma aggiuntivo proposto dall'onorevole Durand de la Penne di cui ho dato lettura.

(È approvato).

L'articolo 1, nel suo complesso, rimane così formulato:

(Disposizioni generali).

Gli articoli 5, 6, 7, 8 e 16 della legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, l'articolo 2 della legge 24 marzo 1958, n. 359, concernente modifiche alla anzidetta legge n. 522 nonché il primo comma dell'articolo 48 della legge 24 luglio 1959, n. 622, sono sostituiti dalle norme contenute nella presente legge.

Ai fini della concessione dei benefici fiscali previsti dall'articolo 2 della legge 17 luglio 1954, n. 522, sia per il dazio e per gli altri oneri doganali, sia per la imposta generale sull'entrata, i materiali siderurgici prodotti negli altri Paesi membri dell'Accordo generale sulle tariffe ed il commercio (G. A. T. T.) sono assimilati ai materiali di produzione na-

zionale e sono ammessi ai benefici di cui fruiscono i materiali nazionali medesimi, previa la loro nazionalizzazione col pagamento di tutti i diritti doganali vigenti, dell'imposta generale sull'entrata e dell'imposta di conguaglio di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570.

Il terzo comma dell'articolo 6 della legge 19 luglio 1960, n. 764, è sostituito dal seguente: « Sono egualmente ammessi a registrazione, con il pagamento dell'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, nonché alla vendita nel corso della costruzione o dell'allestimento di navi iniziate in proprio dai cantieri stessi ».

Il penultimo alinea dell'ultimo comma dell'articolo 6 della legge 19 luglio 1960, n. 764 è sostituito dal seguente: « per l'allestimento e arredamento delle navi, nonché per i lavori di riparazione e trasformazione relativi ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

*(Contributo integrativo
per la costruzione di navi).*

« Per la costruzione, allestimento ed arredamento di navi mercantili a scafo metallico per la navigazione marittima è concesso ai costruttori un contributo integrativo nella misura base stabilita dalle tabelle A e B allegate alla presente legge e riferito al peso totale della nave, scarica ed asciutta, con esclusione della zavorra fissa, ed alla sua velocità. Al costruttore dell'apparato motore spetta una quota del contributo nella misura base di lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale del motore.

La velocità da prendere in esame ai fini di detto contributo è quella accertata alle prove nelle condizioni di nave a mezzo carico e con sviluppo della potenza normale dell'apparato motore. Le prove in mare possono essere effettuate anche in condizioni diverse da quelle di cui sopra, nel qual caso si dovranno riportare le condizioni suddette alle formule ed ai riferimenti alle prove alla Vasca, secondo le norme del regolamento di applicazione della legge.

Qualora nella costruzione siano impiegati prodotti finiti di provenienza estera od usati, il contributo è ridotto di una somma pari al contributo spettante al costruttore dell'apparato motore ai sensi del primo comma del presente articolo, quando si tratti di apparati

motori completi o quando i singoli complessi di apparato motore superino il 40 per cento del peso totale dell'apparato motore completo; ed al 16 per cento del loro valore per tutti gli altri prodotti finiti, comprese le parti dell'apparato motore quando esse non superino il 40 per cento del peso totale di cui sopra.

Il contributo è dovuto nell'intera misura prevista dal primo comma, quando siano impiegati materiali grezzi o semilavorati, provenienti dall'estero.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il Comitato di cui al successivo articolo 3, sarà determinato semestralmente, salvo quanto disposto dall'articolo 12, a decorrere dal 1° marzo e dal 1° settembre di ciascun anno di validità della presente legge, il coefficiente di variazione del contributo di cui al primo comma del presente articolo in funzione del volume delle ordinazioni acquisite nel periodo di 12 mesi che ha avuto inizio, rispettivamente, il 1° gennaio ed il 1° luglio dell'anno precedente, tenendo altresì conto degli stanziamenti complessivi di cui al successivo articolo 9, nonché della finalità di stimolare i cantieri a realizzare le misure necessarie per ridurre i propri costi e di adeguare la capacità produttiva alle effettive possibilità di assorbimento del mercato. Per detto coefficiente dovranno essere moltiplicati i parametri base indicati nelle tabelle A e B e il contributo così determinato avrà vigore per il semestre successivo.

Corrispondentemente, la quota del contributo integrativo destinata al costruttore dell'apparato motore nonché le detrazioni previste dal terzo comma del presente articolo verranno moltiplicate per lo stesso coefficiente di cui al comma precedente ».

L'onorevole Durand de la Penne ha proposto un emendamento al quarto comma. Poiché sui primi tre commi non vi sono emendamenti, li metto in votazione.

(Sono approvati).

L'emendamento al quarto comma dell'onorevole Durand de la Penne è il seguente:

« Al quarto comma sostituire le ultime due parole: provenienti dall'estero, con le altre: nonché alberi a manovella, linea d'assi, forni e fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Questa disposizione danneggerebbe l'industria nazionale. Non è opportuno dare

dei privilegi a parti di navi che debbono venire dall'estero. Prego il proponente di non insistere.

DURAND DE LA PENNE. Ritiro l'emendamento. Desidero però chiarire questo concetto: talvolta durante la costruzione c'era necessità di avere dei pezzi dall'estero, perché non si fabbricano in Italia. Ma adesso questi pezzi vengono fatti anche in Italia, quindi — ripeto — ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il quarto, quinto e sesto comma dell'articolo 2.

(Sono approvati).

L'onorevole Sinesio ed altri hanno proposto il seguente comma aggiuntivo:

« Per le costruzioni di navi da pesca oceanica aventi una stazza lorda superiore a cinquecento tonnellate, apparato motore di potenza normale, non inferiore a 1.200 cavalli vapore e installazioni frigorifere di congelazione con potenza non inferiore a 350 mila frigorifici-ora, il contributo è commisurato al 33 per cento del prezzo complessivo della nave, compresi impianti per attrezzature, determinato dal Ministero della marina mercantile ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. In linea di massima sono contrario, quantunque la volta precedente, preso alla sprovvista, mi sia dichiarato favorevole. Ora sono contrario, perché mi propongo di includere questo provvedimento nel disegno di legge che sto elaborando sulla pesca. L'emendamento dell'onorevole Sinesio sottrarrebbe a questa legge un miliardo da destinare alla costruzione di navi da pesca, mentre io potrei ottenere questa somma quando presenterò l'altro disegno di legge.

SINESIO. Ma la cosa è urgente. Precedentemente non solo il Ministro, ma anche il direttore generale dal punto di vista tecnico s'era dichiarato favorevole al mio emendamento.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non era il direttore generale del ramo; invece il direttore generale della pesca ha richiamato la mia attenzione sulla inopportunità dell'emendamento in questa sede.

SINESIO. Nel discorso fatto alla Camera l'onorevole Ministro ha detto che intende potenziare questo settore, perché diventi un settore industriale in cui si inseriscono gli interessi dell'altra parte. Quindi pregherei il Ministro di accogliere l'emendamento che fu presentato da venti commissari della maggioranza.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Mi rimetto alla Commissione; se essa, contrariamente al mio parere, ritiene di dover approvare l'emendamento. In questo caso in linea subordinata, propongo di ridurre almeno il contributo dal 33 al 25 per cento perché diversamente mi troverei di fronte ad una eccedenza di spesa di 1 miliardo e mezzo.

BOGONI. L'importanza dell'emendamento Sinesio è evidente per tutti. D'altra parte è anche una realtà che, accettando l'emendamento, noi togliamo un miliardo e mezzo dai 24 a disposizione che abbiamo già detto essere pochi. Poiché l'onorevole Ministro ci ha parlato di un disegno di legge in preparazione sulla materia, penseremmo di poter avviare ad ogni inconveniente, portando in discussione con urgenza e successiva approvazione tale disegno di legge. Se il miliardo e mezzo chiesto dall'onorevole Sinesio si potesse avere sotto altra forma, sarebbe tanto di guadagnato.

COLASANTO. Io sono del parere di risolvere un problema alla volta. Noi spesso abbiamo lamentato che provvedimenti destinati a dare stanziamenti aggiuntivi per determinati scopi sono poi diventati sostitutivi per altri. Prego pertanto l'onorevole Sinesio di non insistere nel suo emendamento.

SINESIO. Ma questo è un problema importante; il 25 per cento secondo me è inoperante.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non diciamo frasi senza senso! Come è possibile che un contributo del 25 per cento del costo, compresi gli impianti e le attrezzature, sia inoperante?

DURAND DE LA PENNE. Si parla della disposizione di un miliardo e mezzo per costruire navi fino a 500 tonnellate. Ora, secondo il parere di tutti coloro che si occupano di pesca, le navi fino a 500 tonnellate sono considerate praticamente superate in quanto ne occorrono almeno da mille tonnellate. Non si potrebbe tentare di usare la stessa cifra per navi di tonnellaggio superiore a 500? In questo modo, onorevoli colleghi, pur non togliendo niente, il problema verrebbe risolto ugualmente.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole Durand de la Penne sul fatto che, in questo caso, non ci troviamo di fronte ad una norma di legge che potremmo quindi modificare; si tratta di un criterio di applicazione dettato dal Comitato dei ministri il quale ha stabilito che quei 5 miliardi devono essere dati come contributo a navi per quel

determinato scopo, navi cioè che non abbiano una stazza superiore a 500 tonnellate.

SINESIO. Mi sembra nostro dovere tentare di alleggerire la tensione che si è venuta a creare nell'ambito della pesca italiana sia mettendola in una situazione di concorrenza all'interno del Mercato comune, sia trasformando il pescatore artigianale in un pescatore che, attraverso una contrattazione regolare, possa avere la possibilità di un salario sicuro. La legge dunque acquista un aspetto sociale molto profondo per cui mi permetto di pregare l'onorevole Ministro di tentare, in ordine a quanto detto anche in occasione dell'esame del bilancio della marina mercantile, di accettare la nostra proposta.

PRESIDENTE. Penso che potremmo raggiungere un accordo fissando il contributo al 30 per cento.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Accetto questa proposta.

SINESIO. Concordo anch'io.

PRESIDENTE. Pongo, allora, in votazione il comma aggiuntivo proposto dall'onorevole Sinesio, con la modifica da me suggerita ed accettata dal Governo e dal presentatore.

(È approvato).

L'articolo 2 nel suo complesso rimane, dunque, così formulato:

*(Contributo integrativo
per la costruzione di navi).*

« Per la costruzione, allestimento ed arredo di navi mercantili a scafo metallico per la navigazione marittima è concesso ai costruttori un contributo integrativo nella misura base stabilita dalle tabelle A e B allegata alla presente legge e riferito al peso totale della nave, scarica ed asciutta, con esclusione della zavorra fissa, ed alla sua velocità. Al costruttore dell'apparato motore spetta una quota del contributo nella misura base di lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale del motore.

La velocità da prendere in esame ai fini di detto contributo è quella accertata alle prove nelle condizioni di nave a mezzo carico e con sviluppo della potenza normale dell'apparato motore. Le prove in mare possono essere effettuate anche in condizioni diverse da quelle di cui sopra, nel qual caso si dovranno riportare le condizioni suddette alle formule ed ai riferimenti alle prove alla Vasca, secondo le norme del regolamento di applicazione della legge.

Qualora nella costruzione siano impiegati prodotti finiti di provenienza estera od usati, il

contributo è ridotto di una somma pari al contributo spettante al costruttore dell'apparato motore ai sensi del primo comma del presente articolo, quando si tratti di apparati motori completi o quando i singoli complessi di apparato motore superino il 40 per cento del peso totale dell'apparato motore completo; ed al 16 per cento del loro valore per tutti gli altri prodotti finiti, comprese le parti dell'apparato motore quando esse non superino il 40 per cento del peso totale di cui sopra.

Il contributo è dovuto nell'intera misura prevista dal primo comma, quando siano impiegati materiali grezzi o semilavorati, provenienti dall'estero.

Con decreto del Ministro per la marina mercantile di concerto con il Ministro per il tesoro, sentito il Comitato di cui al successivo articolo 3, sarà determinato semestralmente, salvo quanto disposto dall'articolo 12, a decorrere dal 1° marzo e dal 1° settembre di ciascun anno di validità della presente legge, il coefficiente di variazione del contributo di cui al primo comma del presente articolo in funzione del volume delle ordinazioni acquisite nel periodo di 12 mesi che ha avuto inizio, rispettivamente, il 1° gennaio ed il 1° luglio dell'anno precedente, tenendo altresì conto degli stanziamenti complessivi di cui al successivo articolo 9, nonché della finalità di stimolare i cantieri a realizzare le misure necessarie per ridurre i propri costi e di adeguare la capacità produttiva alle effettive possibilità di assorbimento del mercato. Per detto coefficiente dovranno essere moltiplicati i parametri base indicati nelle tabelle A e B e il contributo così determinato avrà vigore per il semestre successivo.

Corrispondentemente, la quota del contributo integrativo destinata al costruttore dell'apparato motore nonché le detrazioni previste dal terzo comma del presente articolo verranno moltiplicate per lo stesso coefficiente di cui al comma precedente.

Per la costruzione di navi da pesca oceaniche aventi una stazza lorda superiore a 500 tonnellate, apparato motore di potenza normale, non inferiore a 1.200 cavalli vapore e installazioni frigorifere di congelazione con potenza non inferiore a 350 mila frigororie-ora il contributo è commisurato al 30 per cento del prezzo complessivo della nave, compresi impianti per attrezzature, determinato dal Ministero della marina mercantile».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

Passiamo all'articolo 3. Ne do lettura:

(*Comitato consultivo*).

« Presso il Ministero della marina mercantile è costituito un Comitato composto da:

- 1°) il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, che lo presiede;
- 2°) il direttore generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;
- 3°) il direttore generale del Ministero delle partecipazioni statali;
- 4°) un ispettore generale della Direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;
- 5°) un funzionario del Ministero dell'industria e commercio avente qualifica non inferiore a quella di ispettore generale;
- 6°) un funzionario del Ministero del tesoro, avente qualifica non inferiore a quella di ispettore generale;
- 7°) il direttore della divisione « Costruzioni navali » del Ministero della marina mercantile, che esercita anche la funzione di segretario;
- 8°) tre esperti scelti dal Ministro per la marina mercantile.

In caso di assenza o impedimento del Sottosegretario di Stato per la marina mercantile il Comitato è presieduto dal direttore generale del naviglio del Ministero della marina mercantile.

Per ciascuno dei membri di cui ai numeri 3°, 5° e 6°) è nominato un supplente con qualifica non inferiore a direttore di divisione il quale interviene alle sedute in caso di assenza o impedimento del membro effettivo.

Il Comitato accerta il volume delle ordinazioni acquisite dai cantieri sulla base delle comunicazioni e delle domande prescritte dal primo e terzo comma del successivo articolo 4 ed esprime il proprio parere sulla determinazione del coefficiente di variazione semestrale di cui al precedente articolo 2.

Il Comitato procede, tuttavia, ogni tre mesi ad un riesame della situazione e, in base al volume delle ordinazioni acquisite nel periodo successivo alla data di decorrenza del coefficiente di variazione di cui al quinto comma del precedente articolo 2, può proporre al Ministro per la marina mercantile una modifica del coefficiente stesso.

Il Comitato esamina inoltre le domande di ammissione al contributo integrativo per nuove costruzioni, ed esprime parere sulla esistenza dei requisiti obiettivi richiesti dalla legge per aver diritto al contributo medesimo.

I benefici della presente legge si applicano ai cantieri in esercizio al momento dell'entrata in vigore della medesima ».

Pongo in votazione i primi tre commi, sui quali non sono stati proposti emendamenti.

(*Sono approvati*).

L'onorevole Adamoli propone di sostituire, al quarto comma, le parole: « il proprio parere », con le altre: « la propria decisione ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Sono d'accordo con lo spirito dell'emendamento; anzi, per una deferenza verso il Ministero, proporrei di sopprimere addirittura le parole: « ed esprime il proprio parere sulla determinazione del », sostituendole con le parole: « e stabilisce il ».

ADAMOLI. Aderisco all'emendamento proposto dal Ministro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento proposto dal Ministro.

(*E approvato*).

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Per analogia, occorre sostituire, nel quinto comma, le parole: « proporre al Ministro per la marina mercantile una », con le parole: « stabilire la »; e, al sesto comma, sostituire le parole: « esprime parere sulla », con le parole: « accerta la ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione questi emendamenti conseguenziali al precedente emendamento già approvato.

(*Sono approvati*).

Pongo in votazione i restanti commi dell'articolo 3 nel testo modificato.

(*Sono approvati*).

L'articolo 3, nel suo complesso, rimane così formulato.

(*Comitato consultivo*).

« Presso il Ministero della marina mercantile è costituito un Comitato composto da:

- 1°) il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, che lo presiede;
- 2°) il direttore generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;
- 3°) il direttore generale del Ministero delle partecipazioni statali;
- 4°) un ispettore generale della Direzione generale del naviglio del Ministero della marina mercantile;
- 5°) un funzionario del Ministero della industria e commercio avente qualifica non inferiore a quella di ispettore generale;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

6°) un funzionario del Ministero del tesoro, avente qualifica non inferiore a quella di ispettore generale;

7°) il direttore della divisione « Costruzioni navali » del Ministero della marina mercantile, che esercita anche la funzione di segretario;

8°) tre esperti scelti dal Ministro per la marina mercantile.

In caso di assenza o impedimento del Sottosegretario di Stato per la marina mercantile il Comitato è presieduto dal direttore generale del Naviglio del Ministero della marina mercantile.

Per ciascuno dei membri di cui ai numeri 3°, 5° e 6°) è nominato un supplente con qualifica non inferiore a direttore di divisione il quale interviene alle sedute in caso di assenza o impedimento del membro effettivo.

Il Comitato accerta il volume delle ordinazioni acquisite dai cantieri sulla base delle comunicazioni e delle domande prescritte dal primo e terzo comma del successivo articolo 4 e stabilisce il coefficiente di variazione semestrale di cui al precedente articolo 2.

Il Comitato procede, tuttavia, ogni tre mesi ad un riesame della situazione e, in base al volume delle ordinazioni acquisite nel periodo successivo alla data di decorrenza del coefficiente di variazione di cui al quinto comma del precedente articolo 2, può stabilire la modifica da apportare al coefficiente stesso.

Il Comitato esamina inoltre le domande di ammissione al contributo integrativo per nuove costruzioni, ed accerta l'esistenza dei requisiti obbiettivi richiesti dalla legge per aver diritto al contributo medesimo.

I benefici della presente legge si applicano ai cantieri in esercizio al momento dell'entrata in vigore della medesima».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4. Ne do lettura:

(Ammissione ai benefici per nuove costruzioni).

« I cantieri, a pena di non essere ammessi ai benefici, entro dieci giorni dalla data della firma del contratto di costruzione, devono comunicare direttamente al Ministero della marina mercantile le caratteristiche delle navi ad essi ordinate, nonché gli estremi del contratto stesso.

Tale comunicazione ha valore di domanda di ammissione ai benefici, da completare, successivamente, in conformità delle norme emanate dal Ministro per la marina mercantile ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 18 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

I cantieri navali, per le navi che intendano costruire in proprio, debbono presentare formale domanda di ammissione ai benefici di legge completata dai dati di cui al comma precedente e debbono iniziare i relativi lavori, a pena di decadenza dai benefici, entro tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione.

Alle nuove costruzioni ammesse a fruire dei benefici della presente legge, il contributo integrativo viene riconosciuto nella misura in vigore alla data della firma del relativo contratto o alla data di presentazione al Ministero della marina mercantile delle domande di ammissione per le costruzioni in proprio ».

Pongo in votazione i primi due commi, sui quali non sono stati proposti emendamenti.

(Sono approvati).

L'onorevole Durand de la Penne propone di aggiungere, dopo il secondo, il seguente comma:

« Il contributo di interesse, per i casi e con le modalità previste dall'articolo 14 della legge 17 luglio 1954, n. 522, è concesso per le commesse oggetto di contratti stipulati entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Debbo dichiararmi contrario a questo emendamento perché la concessione di contributi di interesse a favore dell'armamento forma oggetto del disegno di legge sul credito navale, che presenterò fra non molto al Parlamento. Inserendo la norma nel disegno di legge che stiamo esaminando, si verrebbe a pregiudicare la formulazione dell'altro disegno di legge.

DURAND DE LA PENNE. A mio avviso, questo emendamento costituisce l'elemento essenziale della legge che ci accingiamo ad approvare. La relazione che accompagna il disegno di legge afferma che l'ammontare globale massimo dei contributi si riporta al 1957, cioè si riporta alla legge 17 luglio 1954, n. 522, quale era applicata nell'anno 1957.

Ora, per far comprendere la necessità di questo emendamento, debbo richiamare gli

onorevoli colleghi alla realtà della situazione in atto nei cantieri. I prezzi dei cantieri nazionali, che pure sono calcolati considerando i vantaggi che la legge da me citata apporta, sono notevolmente superiori a quelli praticati all'estero nelle seguenti misure: una nave di 50 mila tonnellate *Diesel* costa 138 milioni di dollari nei cantieri giapponesi, 140 in quelli europei e 160 in quelli italiani. Una nave da 80 mila tonnellate costa 120 milioni di dollari nei cantieri giapponesi, 125 in quelli europei e 140 in quelli italiani. Tradotte queste cifre, si verifica che un armatore il quale faccia costruire una nave da 50 mila tonnellate in un cantiere giapponese risparmia 852 milioni, mentre ne risparmia 697 se la fa costruire in un cantiere europeo che non sia italiano. Per una nave da 80 mila tonnellate, un armatore risparmia 992 milioni in Giappone e 744 in qualsiasi cantiere europeo fuori di Italia. Aggiungasi che l'armatore è libero di farsi costruire le navi in qualsiasi posto e pertanto non gli si può chiedere di spendere un miliardo in più per aiutare l'industria cantieristica italiana. Tanto più, poi, che i prezzi dei cantieri italiani sono soggetti a revisione, con quelle modalità di pagamento massimo le quali offrono il 70 per cento in 7 anni di credito al 6 e mezzo per cento.

I cantieri europei e giapponesi tutti danno prezzi bloccati, che restano fino alla consegna della nave, e le modalità di pagamento vanno dal 70 all'80 per cento, con una durata di cinque o dieci anni e con una tassazione del 5 e mezzo per cento.

In conclusione questo uno e mezzo per cento che è il contributo di interesse, porterebbe per lo meno il gravame che esiste su quanto è anticipato al cantiere alla stessa cifra dei cantieri esteri, pur restando questa differenza. Io mi sono informato, e ho avuto assicurazione da armatori nostri che se questo articolo viene accettato, verranno ordinate delle navi, altrimenti non sarà assolutamente possibile, e questo mi pare ovvio.

Prego quindi l'onorevole Ministro di prendere nota che, tra l'altro, questa legge è anche considerata a scalare come quantità di tonnellate, in modo che se le tonnellate da costruire sono meno, i premi sono più alti. Ora, è molto avere più tonnellate da costruire che averne meno e pagare dei premi più forti. Questo emendamento è, quindi, molto importante, essenziale direi, e prego la Commissione di voler riflettere.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Tengo senz'altro nella migliore considerazione le ragioni esposte dall'onorevole

Durand de la Penne e mi rendo conto che egli sostiene una tesi conforme agli interessi dei cantieri, però devo dire che non posso assolutamente accogliere le sue ragioni per due motivi: per prima cosa la proposta dell'onorevole Durand de la Penne limita gli stanziamenti che sono di per se stessi già limitati a favore dell'industria delle costruzioni navali. Inoltre, e questo è l'argomento principale, debbo ricordare ancora una volta che in virtù dell'articolo 92 del Trattato della C.E.E. ho dovuto concordare che resti bloccato l'ammontare degli aiuti al 1° gennaio 1957. Ora se accettassi la proposta ciò determinerebbe il gravissimo inconveniente di dover sentire la competente Commissione, che me mi farebbe perdere una infinità di tempo.

DURAND DE LA PENNE. Voglio leggere la relazione, la quale a un certo punto dice: « bloccato l'ammontare globale massimo dei contributi al livello vigente secondo la legge... »; in questo caso, al 1° gennaio del 1957 c'erano i contributi di interesse che oggi non sono più calcolati.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Già, però noi abbiamo calcolato il contributo con riferimento a quell'epoca e comprensivo anche degli interessi.

RICCA. È vero che siamo oggi qui a discutere un provvedimento che deve favorire la costruzione delle navi, ma mi sembra che stiamo arrivando a un assurdo: anziché preoccuparci cioè di creare condizioni strutturali per cui i costi abbiano a ridursi, stiamo facendo una gara per dare di più. Mi sembra senz'altro che possano essere ritenute valide le ragioni presentate dal collega Durand de la Penne, quando fa un esame dei costi di mercato, ma evidentemente queste ragioni vengono annullate dalle tesi da noi sostenute, secondo cui il nostro impegno dovrebbe essere teso a favorire una riduzione dei costi con un ammodernamento dei nostri impianti e non quello di creare una situazione che prende atto e approva una situazione di fatto che è ingiusta e che ne premia il mantenimento. Noi non possiamo perciò essere d'accordo.

ADAMOLI. Le argomentazioni portate qui dal collega Durand de la Penne vengono a toccare tutte le fondamenta di questa legge. Se il collega dice che senza l'accettazione di questi emendamenti la legge non è operante, io non so davvero come il Ministro abbia impostato tutto il suo lavoro.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Io non sono di questa opinione.

BOIDI, *Relatore*. La proposta di modifica o di aggiunta non può accogliersi per le con-

siderazioni che ha già fatto l'onorevole Ministro, anche perché si vuole si incoraggiare l'industria cantieristica, ma la si vuole anche spingere verso il suo miglioramento.

DURAND DE LA PENNE. Si è parlato dell'ammodernamento dei cantieri, della C.E.E., di molte cose, ma io ho portato dei dati obiettivi. Questi 160 dollari sono quelli ai quali arriviamo con questa legge, non senza di essa: i 160 dollari nei confronti dei 135 giapponesi o 140 degli altri cantieri sono i 160 dollari ai quali si arriverà soltanto con questa legge.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho detto che il contributo di interesse si avrà con il disegno di legge sul credito navale.

DURAND DE LA PENNE. Ma non può essere conglobato nella legge, in quanto l'argomento riguarda un anno e la legge ne riguarda quattro. Al 1° gennaio del 1957 questo articolo diceva che si aveva diritto ancora per un anno a questo vantaggio; oggi, se fosse conglobato, dovrebbe esserci per tutti questi quattro anni, cosa che invece non è.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho dovuto concordare con i signori componenti la Commissione, cioè le sei nazioni compresa l'Italia, l'ammontare globale del contributo che noi diamo, escludendo di proposito gli interessi, che ripeto faranno oggetto del disegno di legge sul credito navale.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Durand de la Penne insiste nel mantenimento dell'emendamento aggiuntivo, emendamento non accolto dal Governo e non accettato dall'onorevole relatore, lo pongo in votazione.

(Non è approvato).

Pongo ora in votazione il terzo ed il quarto comma dell'articolo 4 per i quali non sono stati presentati emendamenti.

(Sono approvati).

Passiamo ai due commi aggiuntivi proposti dall'onorevole Durand de la Penne. Ne do lettura:

« Qualora le navi ammesse al contributo d'interesse, previsto dall'articolo 14 della legge 17 luglio 1954, n. 522, vengano vendute all'estero, i titolari del contributo stesso conservano il diritto alla liquidazione delle rate semestrali non maturate al momento della vendita, purché contemporaneamente alla vendita essi commettano a cantieri nazionali altre navi di tonnellaggio almeno pari a quello delle navi vendute.

Il pagamento delle anzidette rate va corrisposto dopo l'entrata in esercizio delle navi costruite in sostituzione di quelle vendute ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Faccio osservare che quanto al concetto il Governo è favorevole ma con una variante, pregando di sostituire alle parole: « non maturate al momento della vendita, purché prima dell'autorizzazione alla dismissione di bandiera essi commettano a cantieri nazionali »; le parole: « non maturate alla data del rilascio del certificato di dismissione di bandiera, purché prima di tale data essi abbiano commesso a cantieri nazionali ».

Quindi, il Governo accetta il contenuto della proposta con questa precisazione. In sostanza il comma sarebbe eguale a quello proposto dall'onorevole Durand de la Penne con una sola variante più che altro formale.

SCHIANO. A mio avviso la dizione suggerita dall'onorevole Ministro mi sembra sia più precisa e tale da fornire maggiori garanzie per quanto riguarda gli ordinativi. Mentre la richiesta di autorizzazione, infatti, può venire anche da fuori, il rilascio del certificato lo si ha soltanto quando la procedura è in corso. C'è quindi maggiore garanzia.

DURAND DE LA PENNE. Accetto la formulazione del Ministro.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Accetto anche il secondo comma aggiuntivo, ma propongo che ad esso si aggiunga il seguente periodo:

« Il pagamento stesso è effettuato in una unica soluzione per le rate nel frattempo maturatesi e secondo le scadenze già fissate per quelle rimanenti ».

DURAND DE LA PENNE. Accetto questa formulazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione questi ultimi due commi nel testo modificato accettato dal proponente.

(Sono approvati).

L'articolo 4 nel suo complesso rimane pertanto così formulato:

(Ammissione ai benefici per nuove costruzioni).

« I cantieri, a pena di non essere ammessi ai benefici, entro dieci giorni dalla data della firma del contratto di costruzione, devono comunicare direttamente al Ministero della marina mercantile le caratteristiche delle navi ad essi ordinate, nonché gli estremi del contratto stesso.

Tale comunicazione ha valore di domanda di ammissione ai benefici, da completare, successivamente, in conformità delle norme emanate dal Ministro per la marina mercantile ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 18 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

I cantieri navali, per le navi che intendano costruire in proprio, debbono presentare formale domanda di ammissione ai benefici di legge completata dai dati di cui al comma precedente e debbono iniziare i relativi lavori, a pena di decadenza dai benefici, entro tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione.

Alle nuove costruzioni ammesse a fruire dei benefici della presente legge, il contributo integrativo viene riconosciuto nella misura in vigore alla data della firma del relativo contratto o alla data di presentazione al Ministero della marina mercantile delle domande di ammissione per le costruzioni in proprio.

Qualora le navi ammesse al contributo di interesse, previsto dall'articolo 14 della legge 17 luglio 1954, n. 522, vengano vendute all'estero, i titolari del contributo stesso conservano il diritto alla liquidazione delle rate semestrali non maturate alla data di rilascio del certificato di dismissione di bandiera, purché prima di tale data essi abbiano commesso a cantieri nazionali altre navi di tonnello di stazza lorda almeno pari a quello delle navi vendute.

Il pagamento delle rate di cui al comma precedente va corrisposto dopo l'entrata in esercizio delle navi costruite in sostituzione di quelle vendute. Il pagamento stesso è effettuato in un'unica soluzione per le rate nel frattempo maturatesi e secondo la scadenza già fissata per quelle rimanenti».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5:

(Contributo
per lavori diversi dalla costruzione).

«Fuori dei casi previsti dai successivi articoli 6 e 7 della presente legge, per la riparazione, la modificazione e la trasformazione di navi mercantili per la navigazione marittima e dei relativi macchinari è dovuto ai riparatori un contributo integrativo nella misura di lire 32 per chilogrammo sui materiali metallici impiegati, con esclusione della zavorra fissa, e di lire 16 per chilogrammo sul legname impiegato ».

Comunico che l'onorevole deputato Durand de la Penne ha presentato due emendamenti. Do lettura del primo:

« Sostituire l'ultima parola: impiegato, con le altre: e sui materiali di plastica (resine sintetiche e loro derivati) impiegati ».

BOIDI, *Relatore*. Sono d'accordo.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5 fino alla penultima parola: « legname ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Durand de la Penne.

(È approvato).

Comunico che l'onorevole Durand de la Penne ha presentato il seguente secondo emendamento aggiuntivo:

« Aggiungere il seguente secondo comma:

« Eguale contributo è dovuto ai cantieri nazionali di costruzioni o riparazioni navali per la costruzione di tronconi di navi destinati a trasformazioni da effettuarsi anche all'estero ».

RICCA. Mi pare che con questo emendamento l'onorevole collega Durand de la Penne cada in contraddizione, perché se è vero che all'estero le costruzioni navali costano di meno, è evidente che colui che effettua riparazioni all'estero non viene a rifornirsi di tronconi di navi in Italia.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. In linea di massima sono contrario all'emendamento; però debbo dire con tutta lealtà che se la Commissione dovesse accettarlo, dovrei addirittura sottoporle una nuova formulazione dell'intero articolo con delle piccole varianti per evitare delle ripetizioni inutili.

DURAND DE LA PENNE. Vorrei spiegare che questi « tronconi » di navi non costituiscono piccoli lavori. Si tratta di lavori di grossa entità.

E può esservi qualcuno che trova la convenienza pur avendo la nave da modificare in cantieri stranieri, a far costruire in Italia i relativi tronconi di modifica. Faccio rilevare che questi sono gli unici lavori che in questo momento vengano richiesti ai cantieri italiani e quindi essi rivestono grande importanza in un momento in cui il problema principale consiste nel dar lavoro ai cantieri.

BOIDI, *Relatore*. Mi rimetto alla Commissione.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. In linea di massima sono contrario, tuttavia mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Durand de la Penne.

(*Non è approvato*).

L'articolo 5 nel suo complesso rimane pertanto così formulato:

(*Contributo per lavori diversi dalla costruzione*).

«Fuori dei casi previsti dai successivi articoli 6 e 7 della presente legge, per la riparazione, la modificazione e la trasformazione di navi mercantili per la navigazione marittima e dei relativi macchinari è dovuto ai riparatori un contributo integrativo nella misura di lire 32 per chilogrammo sui materiali metallici impiegati, con esclusione della zavorra fissa, e di lire 16 per chilogrammo sul legname e sui materiali di plastica (resine sintetiche e loro derivati) impiegati».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 6.

(*Contributo per l'installazione di nuovi apparati motori completi*).

« Per l'installazione in Italia di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio e su navi di nuova costruzione con scafi in legno o di materiale metallico diverso dal ferro, è corrisposto ai costruttori degli apparati un contributo nella misura di lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale.

Qualora nella costruzione di un apparato motore completo siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo computato ai sensi del precedente comma è apporata una riduzione proporzionale al peso dei complessi o parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa e da altra nave, rispetto al peso totale dell'apparato motore. È fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero, riguardo ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo ».

L'onorevole Durand de la Penne ha proposto il seguente emendamento al primo comma:

« *Alla sesta riga dopo le parole: diverso dal ferro, aggiungere le seguenti: o di plastica* ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Poiché nell'articolo precedente abbiamo incluso anche: « resine sintetiche e loro derivati », vorrei che si usasse la stessa dizione dell'articolo precedente.

PRESIDENTE. Metto in votazione il primo comma dell'articolo 6 fino alla parola: « dal ferro ».

(*È approvato*).

DURAND DE LA PENNE. Quanto all'aggiunta proposta dall'onorevole ministro al mio emendamento di cui ha dato lettura poco fa il Presidente, faccio rilevare che qui si tratta di scafi, non di pannelli; e gli scafi si fanno soltanto di plastica non di altre resine.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Durand de la Penne, nel testo originario.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il prosieguo del comma.

(*È approvato*).

L'onorevole Durand de la Penne propone di aggiungere dopo il primo comma il seguente comma aggiuntivo:

« Per i motori a combustione interna destinati ad azionare ausiliari di bordo il contributo è dovuto nella misura di lire 4.400 per cavallo asse della potenza normale ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Non posso accogliere questo emendamento per le ragioni già dette. Esso aumenterebbe notevolmente il contributo per quanto riguarda i motori ausiliari, portandolo ad un livello superiore a quello concordato al 1° gennaio 1957 il quale soltanto è compatibile col trattato del M.E.C. Prego quindi di non insistere.

DURAND DE LA PENNE. In questa legge si tratta di ausiliari per macchine a vapore; qui invece si tratta di ausiliari per motonavi che imbarcano motori *Diesel* che hanno dei compensi molto bassi stabiliti dall'articolo 7. Questi sono motori marini come quelli che

hanno l'elica. Per agevolare queste fabbriche bisognerebbe accedere al mio emendamento.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Voglio aggiungere che questo emendamento creerebbe una situazione di sperequazione di trattamento tra i produttori dei diversi motori. Quindi la ragione che già ho detto, secondo me, è assorbente o addirittura dominante, perché non possiamo creare una condizione di favore che superi quello che è stato concordato col M.E.C. Poi c'è la seconda considerazione: quella per la quale deve esservi un trattamento unico per tutti.

DURAND DE LA PENNE. Insisto nell'emendamento e prego che venga messo in votazione.

BOIDI, *Relatore*. Io sono contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il comma aggiuntivo all'articolo 6 proposto dall'onorevole Durand de la Penne, di cui ho dato lettura.

(Non è approvato).

Al secondo comma, riga decima, dopo le parole: « dalla stessa », l'onorevole Durand de la Penne propone di sostituire la vocale: « e », con la vocale: « o ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Si tratta di un errore di stampa. Si può senz'altro correggere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Sempre al secondo comma, riga quindicesima, l'onorevole Durand de la Penne propone di aggiungere dopo la parola: « l'estero », le seguenti: « o dalla stessa o da altra nave ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Accolgo l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

L'articolo 6 rimane, pertanto, così formulato:

(Contributo per l'installazione di nuovi apparati motori completi).

« Per l'installazione in Italia di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio e su navi di nuova costruzione con scafi in legno o di materiale metallico diverso dal ferro, o di plastica è corrisposto ai costruttori degli apparati un contributo

nella misura di lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale.

« Qualora nella costruzione di un apparato motore completo siano impiegati singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari) ovvero parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo computato ai sensi del precedente comma è apportata una riduzione proporzionale al peso dei complessi o parti staccate di essi provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, rispetto al peso totale dell'apparato motore. È fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, riguardo ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 7:

(Contributo per l'installazione di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori).

« Per l'installazione in Italia su navi mercantili per la navigazione marittima in esercizio di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), comprese le relative tubolature, o di nuovi macchinari o di nuovi apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, che siano di costruzione nazionale, è corrisposto ai costruttori un contributo nella misura di lire 32 per chilogrammo di materiali impiegati e messi in opera.

Qualora nella costruzione dei singoli complessi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), ovvero di macchine o apparecchi di bordo, siano impiegate parti staccate provenienti dall'estero o dalla stessa o da altra nave, al contributo spettante per i singoli complessi, o macchinari, o apparecchi ausiliari, è apportata una riduzione proporzionale al peso di questi ultimi, fatta eccezione per gli alberi a manovella, per le linee d'asse, per i forni e per i fondi collettori delle caldaie provenienti dall'estero rispetto ai quali non si fa luogo a riduzione del contributo ».

L'onorevole Durand de la Penne propone il seguente emendamento sostitutivo del primo comma:

« Sostituire il primo comma con il seguente:

« Per l'installazione in Italia, su navi mercantili per la navigazione marittima in eser-

cizio, di nuovi singoli complessi costitutivi di apparati motori (macchine, caldaie e apparecchi ausiliari), comprese le relative tubolature, o di nuovi macchinari o di nuovi apparecchi ausiliari di bordo, comprese le relative tubolature, fatta eccezione per i motori a combustione, interna destinati ad azionare ausiliari di bordo, che siano tutti di costruzione nazionale, è corrisposto ai costruttori un contributo nella misura di lire 32 per chilogrammo di materiali impiegati e messi in opera ».

Rilevo che l'emendamento è automaticamente decaduto non essendo stato approvato l'emendamento all'articolo 6 di cui era corollario.

Pongo in votazione l'articolo 7 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 8:

(Termini per la presentazione del contratto di commessa, inizio e compimento dei lavori).

« Entro due mesi dall'avvenuta firma del contratto relativo a nuove costruzioni, deve essere presentata al Ministero della marina mercantile, a pena di non ammissione ai benefici di legge o di decadenza, copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato.

L'inizio dei lavori di costruzione deve essere comprovato da un certificato rilasciato dal Registro italiano navale da presentare al Ministero della marina mercantile entro un mese dall'inizio dei lavori medesimi, a pena di non ammissione o di decadenza dai benefici.

La decadenza dai benefici ha altresì luogo quando le costruzioni non abbiano raggiunto il 25 per cento di avanzamento globale entro i seguenti termini:

a) dieci mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda inferiore a 6.000 tonnellate;

b) dodici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 6.000 tonnellate (incluse) e 8.000 tonnellate (escluse);

c) quattordici mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda compresa tra 8.000 tonnellate (incluse) e 12.000 tonnellate (escluse);

d) diciotto mesi dall'inizio dei lavori, se la nave sia di stazza lorda uguale o superiore a 12.000 tonnellate.

Le costruzioni navali di cui alle lettere a), b), c) e d) debbono entrare in esercizio rispettivamente entro trentadue, trentaquattro, trentasei e quaranta mesi dall'inizio dei lavori.

I lavori previsti dal precedente articolo 5 debbono essere iniziati, a pena di decadenza, entro tre mesi dalla data di notificazione del provvedimento di ammissione ai benefici.

Gli apparati motori completi da installare ai termini del precedente articolo 6 devono essere sistemati a bordo della nave entro ventiquattro, trenta o trentasei mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione rispettivamente per gli apparati motori di potenza inferiore ai 2.000 cavalli-asse, di potenza compresa fra i 2.000 ed i 10.000 cavalli-asse, ovvero di potenza uguale o superiore ai 10.000 cavalli asse.

I complessi costitutivi di apparato motore e gli apparecchi ausiliari di bordo di cui al precedente articolo 7 devono essere sistemati a bordo della nave entro ventiquattro mesi dalla data di notifica del provvedimento di ammissione».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo metto in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 9:

(Stanziamenti).

« Per far fronte all'onere derivante dall'applicazione della presente legge, in aggiunta agli stanziamenti annuali previsti dalla legge 24 marzo 1958, n. 328, è autorizzata la spesa di 24 miliardi di lire da iscriversi negli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per gli esercizi finanziari dal 1960-1961 al 1965-66 secondo la ripartizione seguente:

Lire 1.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1960-61;

Lire 1.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1961-62;

Lire 1.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1962-63;

Lire 7.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1963-64;

Lire 10.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1964-65;

Lire 4.000.000.000 per l'esercizio finanziario 1965-66.

Nell'ambito dell'autorizzazione complessiva di cui al comma precedente, il Ministro per la marina mercantile può assumere impegni, in relazione al presumibile sviluppo dei lavori, anche a carico di esercizi successivi; comunque gli impegni annuali non possono

superare l'ammontare di 14 miliardi di lire per esercizio. Se il Comitato valuta che il volume degli ordini sia inferiore in ragione d'anno alle 400.000 tonnellate di stazza lorda il limite suddetto verrà ridotto nella misura seguente:

Lire 12.500.000.000 per tonnellate di stazza lorda 350.000;

Lire 12.000.000.000 per tonnellate di stazza lorda 300.000;

Lire 11.000.000.000 per tonnellate di stazza lorda 250.000;

Lire 10.000.000.000 per tonnellate di stazza lorda 200.000;

Lire 9.000.000.000 per tonnellate di stazza lorda 150.000.

Al di sotto delle 150.000 tonnellate di stazza lorda l'impegno di 9 miliardi di lire dovrà ridursi proporzionalmente al tonnellaggio acquisito.

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 10:

«L'articolo 8 del decreto-legge 30 giugno 1959, n. 421, convertito nella legge 19 luglio 1959, n. 587, è sostituito con il seguente:

« Il provento dell'emissione dei buoni del Tesoro poliennali di cui al precedente articolo 1, al netto di tutte le spese, è versato, fino alla concorrenza di lire 285.000.000.000 in un fondo speciale di Tesoreria da destinarsi esclusivamente al finanziamento di programmi suppletivi per lo sviluppo degli investimenti che saranno stabiliti con successive disposizioni legislative.

All'onere di lire 1.000.000.000 relativo all'esercizio finanziario 1960-61 di cui all'articolo 9 della presente legge si fa fronte con un corrispondente prelievo dal fondo speciale di tesoreria costituito a norma dell'articolo 8 del decreto legge 30 giugno 1959, n. 421, convertito in legge 19 luglio 1959, n. 587, modificato ai sensi del comma precedente.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 11:

(Contributo e termini per le costruzioni previste dalla legge 24 luglio 1959, n. 622).

«Le disposizioni contenute nell'articolo 5 della legge 17 luglio 1954, n. 522, continuano

ad avere applicazione agli effetti della determinazione del contributo di cui all'articolo 44 della legge 24 luglio 1959, n. 622.

Per i termini di inizio e compimento dei lavori di costruzione di cui al primo comma dell'articolo 48 dell'anzidetta legge 24 luglio 1959, n. 622, valgono le norme recate dal secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 8 della presente legge».

Poiché non sono stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 12:

(Disposizioni transitorie).

Dalla data di entrata in vigore della presente legge e fino al 28 febbraio 1961 il contributo previsto dal precedente articolo 2 è commisurato ai parametri base indicati nelle allegate tabelle A e B. Per i due semestri successivi a tale data il coefficiente di variazione di cui al medesimo articolo 2, sarà determinato in relazione alle commesse acquisite rispettivamente al 1° gennaio 1961 e al 1° luglio 1961, salvo quanto disposto dal quinto comma del precedente articolo 3.

Ai cantieri navali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, abbiano già presentato domanda di ammissione ai benefici per la costruzione di navi che risultino oggetto di contratto di commessa già debitamente registrato, sono corrisposti, in caso di favorevole accoglimento, i contributi nella misura già prevista dalla legge 17 luglio 1954, n. 522.

Per le domande di ammissione ai benefici previsti dagli articoli 6, 7 e 8 della legge 17 luglio 1954, n. 522, presentate dai riparatori e dai costruttori di macchinari, che alla data di entrata in vigore della presente legge non siano state accolte, è riconosciuto il corrispondente contributo nella misura già prevista dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, nel caso in cui i relativi lavori vengano ammessi ai benefici medesimi».

Al primo comma non sono stati proposti emendamenti. Lo metto in votazione.

(È approvato).

Al secondo comma l'onorevole Durand della Penne propone il seguente emendamento aggiuntivo:

«Dopo il secondo comma aggiungere il seguente:

«Per le costruzioni oggetto di contratti stipulati dopo il 1° luglio 1960, per le quali non

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

sia stata richiesta l'ammissione ai benefici previsti dalla legge 17 luglio 1954, n. 522, il termine di 10 giorni di cui al primo comma dell'articolo 4 e quello di due mesi di cui al primo comma dell'articolo 8 decorrono a partire dall'entrata in vigore della presente legge ».

DURAND DE LA PENNE. Ritiro l'emendamento; però vorrei un chiarimento. Al secondo comma si parla dei cantieri navali a cui viene corrisposto un contributo nella misura prevista dalla legge 17 luglio 1954, n. 522. Per quelli che non hanno presentato domanda qual è la situazione ?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Se andrà in vigore questa legge, saranno ammessi ai contributi dalla medesima previsti.

PRESIDENTE. Metto in votazione il secondo e terzo comma dell'articolo 12.

(Sono approvati).

Metto in votazione l'articolo 12 nel suo complesso.

(È approvato).

Do lettura della tabella A alla quale non è stato presentato nessun emendamento:

TABELLA A.

NAVI DA CARICO SECCO E LIQUIDO E NAVI MISTE

CON $\frac{\text{Volume locali per passeggeri}}{\text{Volume globale interno}} \leq 0,25$

Contributo « integrativo » base in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

VELOCITÀ A MEZZO CARICO E POTENZA NORMALE (NODI)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE					
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1.000 tonnellate	Uguale a 2.500 tonnellate	Uguale a 5.000 tonnellate	Uguale a 7.500 tonnellate ed oltre
10 (a)	62.416	54.876	46.498	0	0	0
11	65.768	57.390	48.174	44.822	0	0
12	69.956	59.902	50.686	46.498	43.984	0
13	74.144	63.254	53.200	48.174	44.822	42.308
14	74.144	67.442	55.714	49.848	46.498	43.146
15	74.144	67.442	57.390	51.524	48.174	43.984
16	74.144	67.442	57.390	53.200	49.848	44.822
17	74.144	67.442	57.390	55.714	51.524	46.498
18 ed oltre	74.144	67.442	57.390	55.714	52.200	48.174

(a) Anche per velocità inferiori a 10 ma superiori ad 8 nodi.

di cui lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale del motore al costruttore dell'apparato motore.

Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.

Pongo in votazione la tabella A.

(È approvata).

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

Do lettura della tabella *B* alla quale l'onorevole Durand de la Penne presenta i seguenti emendamenti:

« *Nelle prime sei colonne relative al: Peso nave scarica asciutta in tonnellate, sostituire gli zeri corrispondenti alla velocità: da 23 nodi a 28 nodi ed oltre, con la parola: idem* ».

« *Nella decima colonna relativa al: Peso uguale a 25.000 tonnellate, sostituire l'ultima cifra: 11.600, in corrispondenza alla velocità 28 nodi ed oltre, con la cifra: 123.600* ».

« *Nella decima colonna relativa al: Peso uguale a 25.000 tonnellate, in corrispondenza delle velocità a mezzo carico e potenza normale 20 e 21 nodi, sostituire gli zeri rispettivamente con le cifre: 67.414, 69.038* ».

« *Nella undicesima colonna relativa al: Peso uguale a 30.000 tonnellate, in corrispondenza delle velocità a mezzo carico e potenza normale 22 e 23 nodi, sostituire gli zeri rispettivamente con le cifre: 70.622, 72.600* ».

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Dirò subito che il primo emendamento alla tabella *B* proposto dall'onorevole Durand de la Penne non posso accettarlo perché riguarda un naviglio commerciale che non può raggiungere velocità molto elevata. Il secondo, il terzo e il quarto emendamento invece li accetto senz'altro.

ADAMOLI. Qui non si tratta di velocità, ma di danaro, signor Ministro.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Come può affermare questo, onorevole Adamoli, se è scritto chiaramente: « velocità a mezzo carico e potenza normale » ?

DURAND DE LA PENNE. Il primo emendamento riguarda, onorevole Ministro, quei bastimenti che si fanno adesso (aliscafi) che sono molto veloci, con una notevole portata, che possono avere dei vantaggi da questa legge. In essa infatti si parla di materiale diverso dal ferro, vale a dire alluminio. Se dunque vi è la necessità di costruire questi mezzi, non vedo perché non debbano approfittarne i cantieri.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. I miei uffici mi dicono che i criteri suggeriti non sono tecnicamente ed economicamente accettabili. Dato questo giudizio io non posso assolutamente accettare il primo emendamento alla tabella *B* proposto dall'onorevole Durand de la Penne.

DURAND DE LA PENNE. Praticamente qui si ragiona e si prendono decisioni sulla base dei criteri avanzati dagli uffici. La mia

opinione che vanta 20 anni di esperienza in questo campo non ha dunque alcun valore ?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Io ho il dovere di ascoltare i miei tecnici i quali, in questo caso, mi hanno persuaso che il criterio non è accettabile.

DURAND DE LA PENNE. Vorrei conoscere i funzionari che le hanno dato questa risposta.

SCHIANO. Ho chiesto la parola per esprimere all'onorevole Ministro le mie perplessità per le dichiarazioni da lui fatte. Non mi sembra accettabile il principio che il Ministro si debba attenere a ciò che dicono gli uffici.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. In campo politico può aver ragione, onorevole Schiano, ma non in quello tecnico. Concedetemi che sul piano tecnico almeno io debba interpellare i miei uffici. Ogni Ministro responsabile come prima cosa sente il dovere, in casi come questi, di interpellare i suoi uffici tecnici e tenere nella migliore considerazione ciò che dicono. Io non sono un novellino al Governo e non posso, pertanto, prendere lezioni del genere.

SCHIANO. Allora non ci resta che affidare l'amministrazione ai tecnici.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro ha ascoltato il parere dei suoi tecnici, si è persuaso della bontà delle tesi ed è venuto qui a porre il problema nei termini suggeriti sì, dai suoi uffici, ma come pensiero suo. È il Ministro ad esprimere in questa sede il suo punto di vista.

SCHIANO. Non basta riferire che i tecnici hanno detto di no, occorre dare la dimostrazione di questo parere negativo. Io non sono un tecnico, ma sul mare ci sono nato ed un po' di acqua salata l'ho nelle vene. Voglio dire che non è possibile, senza alcun ragionamento, scartare la possibilità di servirsi di mezzi che la tecnica moderna mette a disposizione delle popolazioni. Ho bisogno di convincermi del perché queste condizioni possono o non essere accettate. Vorrei pregare il Ministro di darmi i chiarimenti chiesti. Noi abbiamo dimostrato nella discussione la massima buona disposizione e la massima serietà...

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Della quale do atto.

SCHIANO. ...noi abbiamo accettato gli emendamenti proposti dall'onorevole Ministro, respinti quelli dell'onorevole Durand de la Penne, ma in quanto convinti di quel che facevamo. Quando ci convinciamo della bontà delle tesi siamo sempre pronti ad andare incontro alle proposte del Governo !

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Ho già detto prima, e lo confermo, che si tratta di un naviglio commerciale e non è concepibile che un naviglio commerciale possa avere una velocità da 23 a 28 nodi ed anche oltre. L'onorevole Durand de la Penne, col suo emendamento, vuole introdurre un criterio di questo genere; io ho sentito il dovere di sottoporre ai tecnici la questione ed essi mi hanno convinto che le navi commerciali, cui si riferisce l'emendamento, non arrivano mai a 28 nodi di velocità. Mi sembra questa una cosa molto logica ed io, che non ho fatto mai il motorista, non ho messo molto tempo a capirlo.

DURAND DE LA PENNE. Questo è il caso degli aliscafi. Nessun armatore costruisce una nave inutile! Fare una simile affermazione significa andare troppo nel vago! Questo è proprio il tipo di navi nuove, nelle quali, oltre al ferro, si adopera anche l'alluminio.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Gli aliscafi, secondo me, non hanno nulla a che vedere con questa questione...

BOIDI, *Relatore*. Da profano, sono convinto che non si possa stabilire un limite alla velocità, allo stesso modo come non si può stabilire per le automobili, e pertanto mi pare che l'emendamento proposto dall'onorevole Durand de la Penne possa essere accolto.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Durand de la Penne alla tabella B, che è così formulato:

Nelle prime sei colonne relative al « Peso nave scarica asciutta in tonnellate », sostituire gli zeri corrispondenti alla velocità da 23 nodi 28 nodi ed oltre, con la parola: idem.

(È approvato).

Pongo in votazione anche il seguente secondo emendamento dell'onorevole Durand de la Penne, sul quale si sono dichiarati favorevoli il Governo e il relatore:

« Nella decima colonna relativa al Peso uguale a 25.000 tonnellate, sostituire l'ultima cifra: 111.600, in corrispondenza alla velocità 28 nodi ed oltre, con la cifra: 123.600 ».

(È approvato).

L'onorevole Durand de la Penne ha proposto anche il seguente emendamento, sul quale si sono dichiarati ugualmente favorevoli il Governo e il relatore:

« Nella decima colonna relativa al Peso uguale a 25.000 tonnellate, in corrispondenza delle velocità a mezzo carico e potenza normale 20 e 21 nodi, sostituire gli zeri rispettivamente con le cifre: 67.414- 69.038 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Vi è, infine, il seguente ultimo emendamento dell'onorevole Durand de la Penne, sul quale hanno espresso parere favorevole il relatore ed il rappresentante del Governo:

« Nella undicesima colonna relativa al Peso uguale a 30.000 tonnellate, in corrispondenza delle velocità a mezzo carico e potenza normale 22 e 23 nodi, sostituire gli zeri rispettivamente con le cifre: 70.662-72.600 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La tabella B rimane, dunque, così redatta:

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

TABELLA B.

NAVI DA PASSEGGIERI CON $\frac{\text{Volume locali per passeggeri}}{\text{Volume globale interno}} > 0,25$
 Contributo « integrativo » base in lire italiane per tonnellata di peso nave scarica asciutta.

VELOCITÀ A MEZZO CARICO E POTENZA NORMALE (NODI)	PESO NAVE SCARICA ASCIUTTA IN TONNELLATE												
	Inferiore o uguale a 250 tonnellate	Uguale a 500 tonnellate	Uguale a 1.000 tonnellate	Uguale a 2.500 tonnellate	Uguale a 5.000 tonnellate	Uguale a 7.500 tonnellate	Uguale a 10.000 tonnellate	Uguale a 15.000 tonnellate	Uguale a 20.000 tonnellate	Uguale a 25.000 tonnellate	Uguale a 30.000 tonnellate ed oltre		
12	86.094	74.724	64.164	60.104	0	0	0	0	0	0	0	0	
13	90.968	78.784	66.602	61.728	0	0	0	0	0	0	0	0	
14	90.968	83.658	69.038	64.164	60.104	0	0	0	0	0	0	0	
15	90.968	87.718	71.474	66.602	61.728	0	0	0	0	0	0	0	
16	90.968	87.718	73.910	69.038	63.352	60.104	0	0	0	0	0	0	
17	90.968	87.718	77.160	71.474	64.976	60.916	0	0	0	0	0	0	
18	90.968	87.718	77.160	73.910	66.602	61.728	61.728	61.728	61.728	61.728	0	0	
19	90.968	87.718	77.160	75.536	68.226	64.164	64.164	64.164	64.164	64.164	0	0	
20	90.968	87.718	77.160	75.536	69.850	67.414	67.414	67.414	67.414	67.414	0	0	
21	90.968	87.718	77.160	75.536	71.474	69.038	69.038	69.038	69.038	69.038	0	0	
22	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	70.662	
23	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	73.600	72.600	72.600	72.600	
24	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	79.600	78.600	77.100	77.100	
25	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	88.600	87.600	86.100	86.100	
26	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	88.600	100.600	98.600	98.600	
27	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	88.600	112.600	110.600	110.600	
28 e oltre	90.968	87.718	77.160	75.536	73.098	70.662	70.662	70.662	88.600	124.600	123.600	123.600	

di cui lire 8.800 per cavallo asse della potenza normale del motore al costruttore dell'apparato motore.
 Per valori intermedi delle velocità e dei pesi nave si procederà per interpolazione.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

La pongo in votazione.

(È approvata).

L'onorevole Ricca ha proposto il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione legislativa della Camera dei deputati,

mentre è impegnata a discutere il disegno di legge: " Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernenti provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ",

fa voti che il Governo

prenda nella dovuta considerazione il problema della navigazione e dei trasporti fluviali in ordine ai problemi specifici della costruzione dei natanti e dell'industria cantieristica del settore ed a predisporre di conseguenza la ripresentazione in Parlamento del disegno di legge, già presentato nel corso della seconda legislatura repubblicana, riguardante: " Provvedimenti per le nuove costruzioni e per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna " (n. 1688); aggiornandolo, tenendo conto delle esperienze acquisite nel campo della navigazione fluviale così da favorire lo sviluppo dell'attività del trasporto per vie d'acque interne e la formazione di una adeguata e moderna flotta fluviale ».

RICCA. Il contenuto dell'ordine del giorno non è di pertinenza del Ministero della marina mercantile e perciò l'ho diretto al Governo. Desidero soltanto pregare il Ministro Jervolino di farsi interprete dei voti in esso espressi.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Pur non essendo il problema di mia competenza, accetto come raccomandazione l'ordine del giorno, riservandomi di trasmetterlo al Ministero dei trasporti.

ADAMOLI. Non voglio riprendere i temi che abbiamo avuto occasione di illustrare in questa sede per quanto riguarda la crisi cantieristica. Noi confermiamo che a nostro giudizio questo provvedimento di legge non ha gli elementi che avrebbe dovuto raccogliere dalle esperienze di questi anni. Per questi motivi, da una parte noi non vogliamo impedire che vi sia un provvedimento che in qualche modo cerchi di dare un po' di ossigeno ai nostri cantieri; dall'altra però non vogliamo incoraggiare il Governo a continuare su una strada che riteniamo completamente sterile. Per questo ci asterremo dalla votazione.

BOGONI. Noi avevamo precedentemente domandato un approfondimento ed una chiarificazione riguardo a questa legge. Oggi siamo ancora qui, ma riteniamo che questo ritardo sia proficuo, in quanto abbiamo avuto, noi commissari, la possibilità di chiarire molte cose. È certo che la questione di fondo rimane sempre aperta e non è risolta con questa legge. Però i suoi caratteri sociali sono tali che ci obbligano ad avere la posizione già assunta in precedenza nel 1956 perché il problema cantieristico è legato anche al problema dei lavoratori: nel 1954 noi ci astenemmo dalla votazione; nel 1956 abbiamo dato il nostro voto favorevole; oggi, nel 1960, ridiamo voto favorevole appunto per gli aspetti sociali che la legge presenta.

SINESIO. Debbo ringraziare il Governo per aver portato con sollecitudine all'approvazione di questo disegno di legge che apporterà benefici notevoli nei nostri cantieri, che in questo momento si trovano in una situazione pesante. Lo debbo ringraziare anche perché ha voluto questa riunione contro la volontà direi un po' di tutti coloro i quali, impegnati in questa campagna amministrativa, non potevano avere il tempo di intervenire. Debbo ringraziare infine il Presidente per aver riunito la Commissione, e debbo auspicare che il disegno di legge possa essere al più presto presentato al Senato.

COLASANTO. Faccio miei i ringraziamenti e le raccomandazioni dell'onorevole Sinesio.

SCHIANO. I motivi per cui i socialisti votano a favore sono stati ampiamente spiegati dal collega Bogoni. Sento il dovere di ringraziare il Presidente, che per la verità ha fatto in modo che questa discussione si svolgesse in maniera seria e approfondita. Ringrazio anche l'onorevole Ministro per il contributo leale che ha dato chiarendo taluni punti; ma deve anche lui scusare se io ho affermato ad alta voce — e lo riaffermo — la prevalenza del potere politico su quello tecnico-amministrativo.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Innanzitutto desidero ringraziare il Presidente e i Commissari — e specialmente il Relatore — per aver voluto, data l'urgenza della legge, riunirsi in seduta straordinaria. Desidero ringraziare tutti coloro che hanno preso la parola per sostenere il disegno di legge e sono lieto che specialmente da parte dei deputati dell'estrema sinistra, dei socialisti cioè, ne sia stato messo in evidenza il contenuto sociale. Ancora una volta devo affermare di non poter condividere le critiche

 III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 OTTOBRE 1960

fatte dall'onorevole Adamoli. Mi riporto — a riguardo — interamente a quanto ho detto alla Camera dei deputati nella risposta che volutamente ho dato con prevalenza alla relazione di minoranza.

PRESIDENTE. Ringrazio gli onorevoli colleghi di essere intervenuti, soprattutto in un momento tanto impegnativo per tutti. Diamo inizio senz'altro alla votazione a scrutinio segreto dei provvedimenti esaminati.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione dei seguenti disegni di legge:

« Modifiche ed integrazioni alla legge 17 luglio 1954, n. 522, concernente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (2395):

Presenti	28
Astenuti	6
Votanti	22
Maggioranza	12
Voti favorevoli	22
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Integrazione degli organici del personale dell'esercizio delle Ferrovie dello Stato » (2522):

Presenti e votanti	28
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amodio, Armato, Armosino, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Canestrari, Cappugi, Colasanto, Degli Esposti, Di Paolantonio, Durand de la Penne, Frunzio, Lombardi Ruggero, Mancini, Mattarella, Petrucci, Polano, Pucci Anselmo, Reale Giuseppe, Ricca, Romano Bartolomeo, Sammartino, Schiano, Sinesio, Togni Giulio Bruno e Nannuzzi.

Si sono astenuti sul disegno di legge n. 2395:

Adamoli, Degli Esposti, Di Paolantonio, Polano, Pucci Anselmo e Nannuzzi.

La seduta termina alle 13,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI