

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXV.

## SEDUTA DI VENERDÌ 14 DICEMBRE 1951

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI.

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	643
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (2270) . . . . .	643
PRESIDENTE . . . . .	643, 644, 645, 646
SALERNO, <i>Relatore</i> . . . . .	643, 644, 646
TOMBA . . . . .	644, 646
GIULIETTI . . . . .	644, 646
JACOPONI . . . . .	644
Modificazioni all'articolo 6 della legge 18 ottobre 1942, n. 1408, concernente la ripartizione dell'aggio per vendita di marche per le assicurazioni ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (2271) . . . . .	647
PRESIDENTE . . . . .	647
CARA, <i>Relatore</i> . . . . .	647
Approvazione della convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la proroga al 31 dicembre 1951 dell'efficacia della convenzione stipulata fra le medesime parti per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731 ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (2272) . . . . .	647
PRESIDENTE . . . . .	647, 648
MOMOLI, <i>Relatore</i> . . . . .	648
DUCCI . . . . .	648

PAG.

**Disegno di legge (Rinvio della discussione):**

Modifiche alle tasse vigenti nei porti dello Stato. (2308) . . . . .	649
PRESIDENTE . . . . .	649, 650
BALDASSARI . . . . .	649, 650
MAZZA, <i>Relatore</i> . . . . .	649

**Votazione segreta:**

PRESIDENTE . . . . .	650
----------------------	-----

**La seduta comincia alle 9,30.**

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Bensi e Borsellino.

**Discussione del disegno di legge: Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2270).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare, approvato dalla VII Commissione del Senato.

L'onorevole Salerno, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SALERNO, *Relatore*. Il disegno di legge presentato al nostro esame riguarda una limi-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1951

tata categoria della gente di mare e, specificamente, aumenta la competenza di alcuni marittimi rispetto alle funzioni alle quali erano autorizzati dai titoli o dalle patenti in loro possesso. Aumento di competenza che d'altra parte era stato già sancito da altre leggi precedenti. Le attuali norme rendono permanente e di diritto l'esercizio di queste maggiori funzioni, prima limitato nel tempo, o lasciato alla discrezione dell'autorità. L'articolo 1 riguarda i marittimi forniti di patente di padrone, che abbiano per 12 mesi esercitato su unità da pesca atlantica funzioni di direzione di macchina o di comando di guardia. Essi, secondo una legge precedente, potevano essere autorizzati di volta in volta ad esercitare queste maggiori funzioni fuori del Mediterraneo. L'articolo 1 del presente disegno di legge rende permanente e di diritto l'esercizio di tali funzioni. L'articolo 2 si riferisce ai motoristi navali, i quali, per un certo tempo, durante la guerra, hanno esercitato le loro attività su navi con motori di potenza superiore a quella cui potevano essere adibiti. Anche in questo caso il provvedimento in esame rende permanente e di diritto l'esercizio. L'articolo 3, infine, prevede una maggiorazione di competenza nei riguardi dei motoristi navali di prima e di seconda classe e per un periodo di 3 anni, salvo poi a definire la materia, come è detto nella relazione ministeriale, col nuovo regolamento al codice della navigazione.

In sostanza, il provvedimento è determinato dalla scarsità di personale di macchina e dalla necessità di riempire i vuoti a mezzo di personale che, nell'esercizio delle maggiori incombenze, ha dato buona prova.

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

**TOMBA.** Premetto che sono sempre stato contrario a queste soluzioni, perché è un errore concedere l'autorizzazione a svolgere mansioni superiori a chi, in periodi di emergenza, ha potuto fare una certa pratica e acquisire maggiori cognizioni. La stessa cosa si è verificata nelle ferrovie e si sono visti ferrovieri che, con pochissimo servizio prestato (molti erano appena fuochisti da tre, quattro o cinque mesi), hanno avuto l'abilitazione a macchinista. Io mi preoccupo di questo e non vorrei che, allargando il cerchio delle autorizzazioni, si arrivasse addirittura a far diventare dottori i meccanici dentisti. È vero che in certe delicate situazioni si può dare una determinata autorizzazione, come in tempo di guerra, ad esempio; ma a me pare che i marinai, nel caso specifico, debbano

preoccuparsi della dignità della categoria alla quale appartengono. Nella maggior parte dei casi, l'autorizzazione ad esercitare funzioni superiori verrà concessa ad elementi che conoscono un po' di teoria, ma che non hanno compiuto studi e sono privi di una preparazione pratica. Approvando il disegno di legge, noi facciamo acquisire dei diritti e penso, pertanto, che sarebbe opportuno far sostenere degli esami per vedere se effettivamente si tratta di elementi in possesso di sufficienti requisiti.

**GIULIETTI.** Le osservazioni del collega Tomba sono molto interessanti e sono affiorate anche nel campo sindacale nel corso dell'esame di questo disegno di legge, perché il sindacato marittimi rappresenta non solo questi motoristi, ma anche tutti i macchinisti. Se è stata ravvisata la opportunità di questo provvedimento è evidente che non si tratta di un provvedimento che favorisce una categoria a detrimento dell'altra. Da studi fatti è risultato che la potenza dei motori in marina ha subito dei notevoli cambiamenti col progresso della tecnica e i motori di una determinata potenza, che prima costituivano la sfera d'azione dei motoristi in questione, cioè di seconda e di prima classe, non esistono quasi più. Pertanto i loro titoli di abilitazione non hanno più una base nella realtà. Altra importante considerazione da fare è questa: non abbiamo più macchinisti, o per lo meno non sono sufficienti e le navi adibite al Mediterraneo per poter navigare debbono ricorrere a mezzi, diciamo così, di fortuna, fuori della legge qualche volta, giacché si trovano nella condizione di forza maggiore di affidare la guida di motori superiori a della gente che non ha il titolo corrispondente. Però, questa non è una buona ragione per sanare una situazione e noi ci guarderemo bene dal dare una abilitazione molto superiore ai possessori di titoli di questo genere. Ma si tratta in fondo di elevare l'abilitazione di cento cavalli, che sono diventati una inezia. La cosa è stata esaminata ampiamente dall'organizzazione interessata, la quale è pienamente d'accordo sulle modifiche da apportarsi a questo disegno di legge nell'interesse della marina stessa e del personale interessato. Ritengo, quindi, che le preoccupazioni del collega Tomba non abbiano motivo di essere.

**JACOPONI.** Mi associo alla esposizione fatta dall'onorevole Giulietti.

**PRESIDENTE.** Dichiaro chiusa la discussione generale.

**SALERNO, Relatore.** Non mi pare che si possa parlare di analogia con la situazione

## OTTAVA. COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1951

esistente tra l'odontotecnico e il medico, come ha accennato il collega Tomba. Si tratta solamente di ammettere i motoristi a condurre motori di un potenziale di poco superiore a quello stabilito dalla legge; ma la funzione resta la stessa. Mentre, secondo la legge istitutiva, un motorista navale di prima classe non poteva essere addetto a motori superiori a 400 cavalli-asse, con questo provvedimento può essere addetto a motori con più di 800 cavalli-asse. Si tratta, come si vede, di un potenziale superiore, quindi non mi pare che ci sia un passaggio di competenza. Prima l'autorizzazione si dava di volta in volta e il Ministro poteva discrezionalmente farlo. Ora si stabilisce, sì, un diritto, ma non un diritto indiscriminato, perché, come vedremo durante l'esame dei singoli articoli, esso è accompagnato da una serie di garanzie e di cautele, sia per le funzioni, sia per la durata del tirocinio, sia per le zone e i trasporti. Ci sono quindi garanzie che eliminano le preoccupazioni dell'onorevole Tomba. Sono aumenti di competenza, è vero; ma non riguardano altre sfere di attività.

D'altra parte, non si sono registrati inconvenienti nel periodo in cui le autorizzazioni venivano concesse di volta in volta e mi pare, quindi, che, sia per l'esperimento fatto, sia perché non si tratta di leggi nuove, sia perché questi aumenti di competenza sono sufficientemente garantiti, le preoccupazioni manifestate abbiano scarso fondamento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

I marittimi muniti di patente di padrone, i quali, alla data di pubblicazione della presente legge, abbiano effettuato almeno dodici mesi di navigazione fuori del Mediterraneo quali addetti alla direzione nautica o al comando di guardia su unità destinate alla pesca atlantica, possono imbarcare con le stesse funzioni sulle unità adibite a tale servizio nelle zone in cui abbiano compiuto la navigazione suddetta.

(È approvato).

## ART. 2.

I marittimi in possesso del grado di motorista navale di prima oppure di seconda classe, previsto dagli articoli 11 e 12 della legge 20 giugno 1935, n. 1320, i quali, nel periodo dal 10 giugno 1940 all'8 maggio 1945,

abbiano effettuato almeno dodici mesi di navigazione su navi mercantili nazionali, anche se appartenenti al naviglio ausiliario dello Stato, quali addetti alla direzione od al comando di guardia di motori a combustione interna di potenza superiore, rispettivamente, a 400 ed a 200 cavalli-asse, possono prendere imbarco con le stesse funzioni su unità adibite al trasporto di merci o alla pesca od al rimorchio, munite di motori di tipo analogo e di potenza non superiore a quella dei motori al cui servizio furono adibiti nel periodo suddetto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3:

« Il Ministero della marina mercantile, quando le esigenze della navigazione e dell'industria peschereccia lo giustifichino, può consentire, per il periodo di tre anni a partire dal giorno dell'entrata in vigore della presente legge:

1°) che i motoristi navali di prima classe, di cui all'articolo 11 della legge 20 giugno 1935, n. 1320, conducano motori di potenza superiore ai 400, ma non ai 500 cavalli-asse installati come unico mezzo di propulsione su navi adibite al trasporto di merci o alla pesca o al rimorchio, nonché a motori a combustione interna di potenza superiore ai 200 ma non ai 400 cavalli-asse, installati sulle navi di cui al penultimo comma del citato articolo 11:

2°) che i motoristi navali di seconda classe, di cui all'articolo 12 della stessa legge 20 giugno 1935, n. 1320, conducano motori a combustione interna, di potenza superiore ai 200, ma non ai 400 cavalli-asse installati su velieri come mezzo di propulsione ausiliaria, oppure, motori a combustione interna, installati a bordo come unico mezzo di propulsione, di potenza superiore ai 100 ma non ai 300 oppure ai 200 cavalli-asse, a seconda che si tratti di navi e galleggianti adibiti al trasporto di merci entro il Mediterraneo od alla pesca oppure di navi e galleggianti adibiti al trasporto di passeggeri, fermi, per questi ultimi, gli altri limiti di cui al suddetto articolo 12 ».

L'onorevole Giulietti, ha proposto, al primo alinea, di sostituire « 800 » a « 500 », e di sostituire il secondo alinea col seguente:

« 2°) che i motoristi navali di seconda classe, di cui all'articolo 12 della stessa legge 20 giugno 1935, n. 1320, conducano motori a combustione interna di potenza superiore ai 200, ma non ai 400 cavalli-asse, stabiliti su

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1951

navi adibite al trasporto di merci o all'esercizio della pesca, e motori a combustione interna di potenza non superiore ai 200 cavalli-asse se stabiliti su navi o galleggianti adibiti al trasporto di passeggeri, fermi, per questi ultimi gli altri limiti di cui al suddetto articolo 12 ».

L'onorevole Giulietti ha facoltà di svolgere questi emendamenti.

GIULIETTI. Il primo emendamento riguarda la potenza dei motori e tende a stabilire un massimo di 800 cavalli-asse anziché 500 come è detto nel testo, forse per un errore materiale.

SALERNO, *Relatore*. C'è un precedente nelle disposizioni della legge 16 giugno 1938, n. 1030, che per i motoristi navali di prima classe estendeva la capacità di condurre motori superiori a 400 ma non a 800 cavalli-asse. Deve trattarsi proprio di un errore materiale perché non è possibile che una legge successiva, invece di aumentare la competenza, la diminuisca.

GIULIETTI. C'è una incongruenza al comma 2° dell'articolo 3: si parla di motori ausiliari e di motori non ausiliari. Questa differenza in pratica non esiste più. Avrete potuto constatare che c'erano delle navi che avevano le vele e nel medesimo tempo il motore: si diceva allora « motore ausiliario ». Ora le vele sono state tolte e l'unica forza di propulsione è il motore. Il mio emendamento mira pertanto a chiarire questo punto anche perché, altrimenti, le Capitanerie non saprebbero più come orientarsi.

PRESIDENTE. In sostanza, l'onorevole Giulietti vorrebbe che al primo alinea dell'articolo 3, in luogo di 500 cavalli-asse fosse detto 800 cavalli-asse e questo per correggere un evidente errore di stampa. Vorrebbe anche che al secondo alinea, le parole « di potenza superiore ai 100 ma non ai 300 » fossero sostituite dalle altre: « di potenza superiore ai 100 ma non ai 400 ».

GIULIETTI. Fra il testo dell'articolo e la mia proposta c'è una differenza di categoria per potenzialità di motore di soli 100 cavalli-asse.

SALERNO, *Relatore*. Sostanzialmente sono dell'opinione dell'onorevole Giulietti. La proposta riguarda innanzi tutto i motoristi di seconda classe. La legge, per questo aumento di competenza, fa due ipotesi: quella del motore che abbia un carattere ausiliario di propulsione (vale a dire, dove il mezzo principale è la vela), e quella del motore che è unico mezzo di propulsione. Nel primo caso i moto-

risti di seconda classe possono essere autorizzati a condurre i motori di una potenza che va al di là dei 200, ma non oltre i 400 cavalli-asse, sempre che sia questo un mezzo ausiliario di propulsione, rimanendo là vela come mezzo principale. Nel secondo caso il limite è da 100 a 300 e vale per le navi o i galleggianti che trasportino merci, o destinate alla pesca o che siano destinate al rimorchio. L'onorevole Giulietti chiede che si elevi da 300 a 400 il limite massimo per i motori installati a bordo come unico mezzo di propulsione.

Io proporrei di lasciare la dizione quale essa è, modificando solamente il limite da 100 a 300, portandolo cioè da 100 a 400.

GIULIETTI. D'accordo. Io avevo presentato gli emendamenti partendo dal presupposto che la dizione della legge fosse di difficile interpretazione. Accolta, in sostanza, la mia richiesta, non ho alcuna difficoltà a modificare gli emendamenti.

TOMBA. Non sono d'accordo, perché mi pare che l'onorevole Giulietti voglia compiere un ... atto di pirateria su questo articolo. Il disegno di legge contempla la nave a vela, munita di motore sussidiario. È una limitazione che il disegno di legge pone a chi vuol compiere questo determinato servizio. Non si può non fare la distinzione fra motore come unico mezzo di produzione e motore come forza ausiliaria. Accetto la maggiore potenza, cioè da 300 a 400, ma vorrei che rimanesse la limitazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la prima parte dell'articolo 3 sulla quale non sono stati presentati emendamenti:

« Il Ministero per la marina mercantile, quando le esigenze della navigazione e della industria peschereccia lo giustifichino, può consentire, per il periodo di tre anni a partire dal giorno dell'entrata in vigore della presente legge:

1°) che i motoristi navali di prima classe, di cui all'articolo 11 della legge 20 giugno 1935, n. 1320, conducano motori di potenza superiore ai 400 ».

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Giulietti:

« ma non agli 800 cavalli-asse ».

(È approvato).

Pongo in votazione la restante parte dell'alinea primo dell'articolo 3 »:

« installati come unico mezzo di propulsione su navi adibite al trasporto di merci o

## OTTAVA COMMISSIONE. — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1951

alla pesca o al rimorchio, nonché motori a combustione interna di potenza superiore ai 200 ma non ai 400 cavalli-asse, installati sulle navi di cui al penultimo comma del citato articolo 11 ».

(È approvato).

Pongo in votazione la prima parte dell'alinea secondo dell'articolo 3 su cui non sono stati presentati emendamenti:

« 2°) che i motoristi navali di seconda classe, di cui all'articolo 12 della stessa legge 20 giugno 1935, n. 1320, conducano motori a combustione interna, di potenza superiore ai 200, ma non ai 400 cavalli-asse installati su velieri come mezzo di propulsione ausiliaria, oppure, motori a combustione interna, installati a bordo come unico mezzo di propulsione, di potenza superiore ai 100 ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Giulietti: « ma non ai 400 ».

(È approvato).

Pongo in votazione la restante parte dell'alinea secondo dell'articolo 3:

« oppure ai 200 cavalli-asse, a seconda che si tratti di navi e galleggianti adibiti al trasporto di merci entro il Mediterraneo od alla pesca oppure di navi e galleggianti adibiti al trasporto di passeggeri, fermi, per questi ultimi, gli altri limiti di cui al suddetto articolo 12 ».

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Modificazioni all'articolo 6 della legge 18 ottobre 1942, n. 1408, concernente la ripartizione dell'aggio per vendita di marche per le assicurazioni. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2271)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni all'articolo 6 della legge 18 ottobre 1942, n. 1408, concernente la ripartizione dell'aggio per vendita di marche per le assicurazioni », approvato dalla VII Commissione del Senato.

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

CARA, *Relatore*. L'articolo unico di questo disegno di legge propone una modifica all'articolo 6 della legge 18 ottobre 1942, n. 1408. Tale modifica fa sì che all'Istituto di assi-

stenza e previdenza per il personale delle ricevitorie postali e telegrafiche sia devoluto un quarto dell'importo annuo dell'aggio corrisposto dall'Istituto della previdenza sociale per la vendita di marche per le assicurazioni.

La vecchia legge stabiliva una devoluzione dello 0,25 per cento, la nuova la eleva ad un quarto. Lo 0,25 per cento era regolare fino a quando l'aggio era dell'uno per cento, ma quando l'aggio è stato aumentato al 2 per cento non era più proporzionato. Con il provvedimento sottoposto all'esame della Commissione si stabilisce una regolare ripartizione tra l'Amministrazione postale e i ricevitori. Con questa ripartizione la norma sarà operante anche in seguito ad altri eventuali accordi che possono elevare o diminuire l'aggio stesso.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'articolo unico del disegno di legge, di cui do lettura:

« L'articolo 6 della legge 18 ottobre 1942, n. 1408, è così modificato:

« All'Istituto è devoluto un quarto dell'importo annuo dell'aggio corrisposto dall'Istituto nazionale della previdenza sociale per vendita di marche per le assicurazioni sociali effettuata nelle ricevitorie e nelle agenzie, restando i rimanenti tre quarti suddivisi in parti uguali fra il ricevitore interessato e l'Amministrazione postale ».

Non essendo stati presentati emendamenti, il disegno di legge, che consta di un articolo unico, sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Approvazione della convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la proroga al 31 dicembre 1951 dell'efficacia della convenzione stipulata fra le medesime parti per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2272).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la proroga al 31 dicembre 1951 dell'efficacia della convenzione stipulata fra le medesime parti per la posa e manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731 », approvato dalla VII Commissione del Senato.

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1951

L'onorevole Momoli, relatore, ha facoltà di riferire.

MOMOLI, *Relatore*. Scaduta la convenzione quadriennale stipulata fra la ditta Pirelli e il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per la posa dei cavi sottomarini, sono state allacciate trattative tra le due parti per il rinnovo. Senonché, sono sorte difficoltà notevoli e, nell'attesa di poter perfezionare l'accordo per il rinnovo che dovrebbe essere quadriennale, si è addivenuti ad una convenzione provvisoria per il 1951, convenzione che noi siamo chiamati ad approvare in attesa di quella definitiva.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DUCCI. Mi sembra che sia molto poco delicato portare all'approvazione della Commissione, esattamente il 14 dicembre dell'anno 1951, una convenzione che scade il 31 dicembre del 1951. In altre parole, prima si fanno le cose e poi si viene a chiedere a noi l'approvazione. Io protesto contro questo sistema.

PRESIDENTE. Osservazione giusta. Noi ci troviamo di fronte ad una convenzione che è stata stipulata il 30 dicembre 1950; quindi, evidentemente, poteva essere presentata prima. Debbo fare rilevare che noi abbiamo avuto il testo del disegno di legge da due giorni e che è stato trasmesso dal Senato alla fine di ottobre.

DUCCI. Nessuna intenzione di voler fare una osservazione al Presidente della nostra Commissione. Il mio rilievo riguarda il sistema.

Pongo quindi in votazione l'allegato al disegno di legge:

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

È approvata l'annessa convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli di Milano, con la quale viene prorogata fino al 31 dicembre 1951 l'efficacia della convenzione stipulata fra le medesime parti, per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini di proprietà dello Stato, approvata con la legge 20 maggio 1950, n. 731.

(È approvato).

## ART. 2.

Al pagamento delle somme dovute alla ditta Pirelli per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini in forza della convenzione di cui al precedente articolo sarà provveduto con i fondi del capitolo relativo alla spesa per la manutenzione dei cavi sottomarini del bilancio ordinario dell'Amministrazione postale telegrafica.

(È approvato).

## ART. 3.

La convenzione di cui all'articolo 1 sarà registrata col pagamento dell'imposta fissa di registro.

(È approvato).

ALLEGATO.

CONVENZIONE SUPPLETIVA STIPULATA TRA IL MINISTERO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI E LA SOCIETÀ PIRELLI PER LA POSA E LA MANUTENZIONE DEI CAVI SOTTOMARINI DELLO STATO

L'anno 1950 il giorno 30 del mese di dicembre, tra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, rappresentato dall'Ispettorato generale superiore delle telecomunicazioni e la Società italiana Pirelli, con sede in Milano, rappresentata in Roma dal proprio procuratore, signor ingegner Pietro Banti, con residenza in viale Castro Pretorio 122,

## PREMESSO

che la Convenzione stipulata tra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la Società italiana Pirelli in data 1° gennaio 1947 è stata approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731 e registrata al fisco il 7 ottobre 1950 al n. 9312, volume 573, agli Atti privati ed esteri di Roma, col diritto fisso di lire milletrenta;

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1951

che vi sono state trattative tra le parti per la rinnovazione di detta Convenzione, in seguito alle quali il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha dovuto orientarsi verso la modifica di alcune parti della Convenzione stessa, per la quale però non è stato ancora possibile di raccogliere tutti gli elementi necessari.

Si conviene e si stipula:

La durata della citata Convenzione per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato viene prorogata per un anno, e cioè per tutto il 1951.

Il presente atto, che sarà registrato mediante il pagamento dell'imposta fissa di registro, mentre è sin d'ora impegnativo per la Società italiana Pirelli, non lo diverrà per il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni se non dopo l'approvazione definitiva.

*Per la Società italiana Pirelli*

PIETRO BANTI

*Per il Ministero*

*delle poste e delle telecomunicazioni*

A. ANTINORI.

*(È approvato).*

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

**Discussione del disegno di legge: Modifiche alle tasse vigenti nei porti dello Stato. (2308).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche alle tasse vigenti nei porti dello Stato.

BALDASSARI. Chiedo di parlare per una proposta di sospensiva.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALDASSARI. Non si può approvare in pochi minuti un disegno di legge che, per i suoi riferimenti ad altre leggi e per il rivoluzionamento che determina nel campo delle tariffe portuali, ha bisogno di una più approfondita discussione.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 89 del regolamento, due deputati, compreso il proponente, possono parlare in favore della sospensiva, e due contro. Avverto, comunque, che la Commissione X (Industria) ha espresso parere favorevole al detto provvedimento.

MAZZA, *Relatore*. Dovrei associarmi, in linea di principio, alla proposta di sospensiva dell'onorevole Baldassari. Si tratta, effettivamente, di un ginepraio con richiami che si riferiscono a decine di leggi preesistenti. Tuttavia, senza conoscere quali siano le osservazioni specifiche dell'onorevole Baldassari, non potrei essere sereno ed obiettivo nel mio giudizio.

A mio modesto avviso pensavo che questa legge potesse essere approvata senz'altro. Mi pareva che, trattandosi di aumenti modestissimi, apportati alle tasse vigenti nei porti, gli armatori potessero sopportare il

nuovo carico, destinato del resto ad aumentare le misere entrate degli enti portuali. Detto questo, non mi resta che precisare che desidererei conoscere, come ho premesso, le specifiche osservazioni dell'onorevole Baldassari e che sono dispostissimo ad accettare la sua proposta perché il numero degli articoli, la loro ampiezza, i riferimenti alla diecina di leggi preesistenti non ci consentirebbero un approfondito esame del provvedimento in questa seduta.

Prego l'onorevole Presidente di invitare l'onorevole Baldassari ad esporre più dettagliatamente i motivi per cui desidera che si sospenda l'esame del disegno di legge.

PRESIDENTE. Sta bene.

BALDASSARI. Ho rilevato dalla relazione governativa che lo scopo, che si prefigge questo disegno di legge, è di provocare maggiori introiti all'esario e agli enti portuali; e ho constatato che al raggiungimento di questo fine si arriva per diverse vie. Si raggiunge completamente o parzialmente questo fine nel senso che per alcuni enti si ottengono benefici di una certa misura e per altri in misura inferiore. Saranno chiare le ragioni per cui non a tutti gli enti si possono far ottenere identici benefici, ma mi sembra necessario discuterne. Ho visto, per esempio, che qualche ente, entrando in vigore la legge, introdurrebbe il doppio, e qualche altro, invece, appena la metà, qualche altro ancora rimarrebbe addirittura fermo. Si tratta di una questione, mi pare, piuttosto complessa e ritengo si debba esaminare a fondo questo disegno di legge. V'è di più: visono delle merci per le

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1951

quali si vorrebbe usare una tariffa diversa da quella propria per altre merci. A me sembra che tutte debbano essere trattate nella stessa maniera. Non so rendermi ragione, ad esempio, del perché i fosfati debbano avere un trattamento di favore. C'è da pensare che ci si sia preoccupati di concedere un trattamento di favore ai fosfati per evitare che la Montecatini aumenti i prezzi.

**PRESIDENTE.** Lo dice la relazione, onorevole Baldassari.

**BALDASSARI.** Io, invece, penso che questo aumento non si verificherebbe solo che la Montecatini si accontentasse di un guadagno più onesto. Voi vi siete preoccupati di non aumentare gli introiti per gli enti perchè inevitabilmente aumenterebbero i prezzi della merce. Io, invece, questo timore non l'avrei. E poi i Ministeri delle finanze, del tesoro, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio hanno dato la loro adesione mentre il Ministero dei trasporti si è sempre decisamente opposto. Ora, sono stati fatti i confronti rispetto alla nuova situazione che verrebbe a determinarsi applicando gli aumenti proposti? Il Ministero dei trasporti ha cambiato parere? E se non lo ha cambiato, le preoccupazioni dello stesso Ministero dei trasporti sono fondate o no?

Bisogna discuterne e per fare questo non bastano i pochi minuti che abbiamo ancora a disposizione. Chiedo, pertanto, che sia rinviata la discussione.

**PRESIDENTE.** Non v'è dubbio che le osservazioni dell'onorevole Baldassari sono da tenere nella massima considerazione, perché, in realtà, il disegno di legge denota interventi e del Ministero dell'agricoltura e del Ministero dei trasporti e del Ministero del tesoro, ecc.

Ciascuno, secondo il proprio punto di vista, ha cercato di influire sulle norme contenute nel disegno di legge. È chiaro che noi dobbiamo vedere se queste influenze sono giuste. I colleghi della Commissione potrebbero esaminare attentamente il provvedimento in questi giorni, prima della prossima convocazione.

Pertanto, poiché non vi sono altri che intendano parlare sulla proposta di sospensiva del deputato Baldassari, pongo in votazione la proposta di sospensiva.

*(È approvata).*

La discussione del disegno di legge è, quindi, rinviata.

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

«Agevolazioni a favore di alcune categorie della gente di mare». (2270):

Presenti e votanti . . . . .	33
Maggioranza . . . . .	17
Voti favorevoli . . . . .	33
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

«Modificazioni all'articolo 6 della legge 18 ottobre 1942, n. 1408, concernente la ripartizione dell'aggio per vendita di marche per le assicurazioni». (2271):

Presenti e votanti . . . . .	33
Maggioranza . . . . .	17
Voti favorevoli . . . . .	33
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

«Approvazione della convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la proroga al 31 dicembre 1951 dell'efficacia della convenzione stipulata fra le medesime parti per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731». (2272):

Presenti e votanti . . . . .	33
Maggioranza . . . . .	17
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	9

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Angelini, Babbi, Baldassari, Cara, Caroniti, Colasanto, Cotani, De Caro Gerardo, Ducci, Giannini Olga, Giulietti, Imperiale, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Maniera, Mazza, Momoli, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Petrucci, Sala, Salerno, Semeraro Santo, Serbandini, Sica, Simonini, Spoleti, Suraci, Terranova Raffaele, Tomba, Tommasi, Veronesi.

*Sono in congedo:*

Bensi, Borsellino.

**La seduta termina alle 11.**