

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXXIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 6 FEBBRAIO 1953

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		Autorizzazione a provvedere per la so- praelevazione dell'edificio di Piazza Dante in Roma, adibito a sede della Amministrazione centrale delle Casse postali di risparmio, con impiego di parte del fondo di riserva della gestione delle Casse stesse. (3065)	846
Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (3119)	831	PRESIDENTE	846, 847
PRESIDENTE. 831, 833, 834, 838, 839, 842, 843		VIALE, <i>Relatore</i>	846
MONTICELLI, <i>Relatore</i>	832, 833	CASTELLI EDGARDO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	847
SALERNO	834, 835, 836, 837, 842, 843	Votazione segreta:	
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	835, 836, 837, 838, 842, 843	PRESIDENTE	847
DUCCI	835, 837	Sui lavori della Commissione:	
BORSELLINO	836	PRESIDENTE	847
GIAVI	836, 839, 841		
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. 837, 842, 843	843		
CARONITI	843		
Approvazione della Convenzione stipula- ta tra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la proroga al 31 dicembre 1952 dell'efficacia della Convenzione dei cavi sottomarini dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731, e proro- gata al 31 dicembre 1951 con legge 2 gennaio 1952, n. 59. (<i>Approvato dal- la VII Commissione permanente del Senato</i>). (2974)	843	La seduta comincia alle 9,50.	
PRESIDENTE	843, 844	MONTICELLI, <i>Segretario</i> , legge il pro- cesso verbale della seduta precedente. (È approvato).	
MOMOLI, <i>Relatore</i>	844	Discussione del disegno di legge: Ulteriore pro- roga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (3119).	
Modifiche alle quote di surrogazione e di appoggio stabilite dalla legge 28 lu- glio 1950, n. 689 (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (2975)	844	PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ».	
PRESIDENTE	844		
FODERARO, <i>Relatore</i>	844		

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

Il relatore, onorevole Monticelli, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MONTICELLI, *Relatore*. Come è noto, in seguito alla svalutazione della sterlina, alla ulteriore progressiva caduta dei noli e alla aumentata convenienza di acquisto di navi all'estero, la legge 8 marzo 1949, n. 75 (quella che va comunemente sotto il nome di legge Saragat), che si proponeva di attuare un programma di costruzioni, modificazioni, e riparazioni di navi mediante contributi dello Stato per 34 miliardi, ripartiti in tre esercizi, a incominciare dal primo esercizio 1948-49, manifestò, fin dall'inizio della sua applicazione, alcune imperfezioni e difficoltà di funzionalità pratica, per cui si rese necessario emanare prima il provvedimento 15 dicembre 1949, n. 945, e poi quello 12 maggio 1950, n. 348.

Con la prima legge fu provveduto alla proroga di alcuni termini dimostratisi eccessivamente brevi, e alla rimessione in termine delle domande non presentate in tempo giusto, in quanto, trattandosi di termini già scaduti, non si poteva che prendere in considerazione la possibilità di una remissione in termine. Con la seconda, di più vasta portata, fu provveduto invece a sanare la decadenza per non aver impostato le navi entro i 6 mesi fissati dalla legge per l'ammissione ai benefici, e furono poi previste nuove costruzioni di particolare interesse riguardanti i servizi di comunicazioni con le isole, le linee di preminente interesse nazionale, le navi da grande pesca di tipo speciale ed i bacini galleggianti.

Successivamente; con la legge 7 settembre 1951, n. 902, è stata autorizzata una ulteriore spesa di lire 8 miliardi e 600 milioni, ed è stata protratta l'operatività della legge Saragat a tutto il 30 giugno 1955.

Questa somma di 8 miliardi e 600 milioni fu così ripartita: 2.700 milioni per costruire 12 navi cannoniere per la caccia alle balene (necessarie per l'esercizio di una nave fattoria di 22.500 tonnellate, che fu finanziata con la legge n. 348); 4.300 milioni per l'impostazione di una turbonave di 28 mila tonnellate per la linea del Nord America esercitata dalla società « Italia »; 900 milioni per la demolizione e costruzione di naviglio di cabotaggio; e infine 700 milioni per costruire due navi da carico secco per conto di sinistrati di guerra, per la costruzione di numerosi motoposcherecci e per la riparazione, modificazione e trasformazione di apparati motori dei pescherecci stessi.

Al 31 dicembre 1952 alcune costruzioni non sono state iniziate, altre non hanno

raggiunto la percentuale, richiesta dai provvedimenti legislativi dell'80 per cento di costruzione, ed è venuto a mancare poi, nei confronti della nuova fattoria, il finanziamento I. M. I. Inoltre, numerosissime domande giacciono negli uffici del Ministero per ulteriori costruzioni.

Questa era la situazione al 31 dicembre 1952. Che cosa è avvenuto? Che prima della scadenza di questo termine è stato disposto il provvedimento legislativo in esame, in base al quale viene prorogata innanzi tutto al 30 giugno 1956 la validità della legge, e poi si provvede a consentire l'utilizzazione dei 6.000 milioni che erano destinati alla costruzione della nave fattoria e delle 12 cannoniere (3.900 milioni per la nave fattoria e 2.700 milioni per le 12 navi cannoniere) per trasformare la nave fattoria in petroliera e per destinare poi il residuo alla concessione di altri benefici per altri tipi di costruzioni navali.

Questo è lo scopo del disegno di legge in esame.

È necessario però fare qui una breve storia della nave che doveva costruire la società « Antartide » e spiegare il perché una nave, impostata nei cantieri di Monfalcone, per la caccia alle balene, non sia stata terminata e quali i motivi per cui oggi si trasforma questa nave fattoria in petroliera. Il finanziamento I. M. I., che è previsto dal capo IV della legge n. 75, è venuto a mancare. È lunga la storia delle garanzie che sono state chieste alla società « Antartide » e a un certo punto si constatò l'impossibilità, da parte di detta società, di attuare il programma originario, e fu considerata la possibilità di trasformare la nave fattoria in una nave cisterna di 19 mila tonnellate di stazza lorda.

Nel disegno di legge, all'articolo 3, è previsto un contributo di 85 mila lire a tonnellata, e cioè qualcosa che eguaglia il 19 per cento del prezzo della nave. I colleghi ricordano che il contributo dato dalla legge n. 75 si aggira intorno al 33 per cento. Ora, se noi consideriamo che la trasformazione di questa nave importa spese indubbiamente rilevanti, non è facile comprendere perché una volta che questa nave dev'essere trasformata in nave petroliera, non debba godere degli stessi benefici delle navi ammesse al contributo della legge Saragat.

Ecco perché io ritengo che sia opportuno, nei confronti di questa nave, mantenere tutti i benefici della legge Saragat. Occorrerà, quindi, sopprimere il secondo capoverso dell'articolo 3, che stabilisce un contributo diverso.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

La proroga dei termini al 30 giugno 1956 non riguarda il beneficio fiscale previsto dall'articolo 9 della legge Saragat, cioè l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile delle navi per i primi tre anni dalla data di entrata in esercizio, mentre la legge Saragat prevedeva che tutte le navi, dalla data di entrata in esercizio, godevano di un'esenzione fiscale della ricchezza mobile per i primi tre anni.

Due sole eccezioni sono state fatte all'articolo 1: per la nave fattoria e per il naviglio peschereccio di nuova costruzione; tutto il naviglio di cabotaggio è stato escluso da questa facilitazione.

Devo riconoscere che l'esclusione delle navi minori, che vengono costruite con i benefici di questo disegno di legge, ha un carattere parziale, e appare a mio parere ingiustificata, in quanto non esistono precedenti del genere in tutta la precedente legislazione, a incominciare dalla legge Benni del 10 marzo 1938 fino alle ultime disposizioni in materia. Basterebbe ricordare che il naviglio di cabotaggio ha una organizzazione armatoriale a tipo piuttosto artigiano invece che industriale e che la rinuncia da parte dello Stato per tre anni ad esigere la ricchezza mobile verrebbe largamente compensata dal gettito fiscale di esercizio per tutto il resto della loro vita che è piuttosto lunga, da 25 a 30 anni.

Data però la politica del Governo di estremo risparmio in questa materia e il fatto che giacciono attualmente nel Ministero domande di costruzione di navi, anche a queste condizioni, per un tonnellaggio di circa 60 mila tonnellate, io sono del parere di non modificare la legge, allo scopo di vararla al più presto, pure esprimendo il rammarico che l'esclusione della ricchezza mobile non sia stata ammessa per tutte le navi minori.

Vediamo adesso come sono stati utilizzati i fondi residui, perché dai 6.600 milioni, detratto il fondo occorrente per la trasformazione della nave fattoria in nave petroliera, rimangono oltre 5 miliardi. L'articolo 4 prevede a questa destinazione, disponendo anzitutto che un miliardo e mezzo venga destinato per la corresponsione dei contributi previsti dal capo III della legge Saragat e che poi una somma non superiore ad un miliardo sia utilizzata per favorire lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e delle relative attrezzature, coi benefici sempre della legge Saragat. Infine il residuo stanziamento e le somme eventualmente non impiegate verrebbero così devolute: 1°) alla

liquidazione di contributi per navi ammesse ai sensi dell'articolo 9 ai benefici previsti dall'articolo 27 della legge 8 marzo 1949; 2°) per l'ammissione ai benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 30 della legge citata (che si riferisce alle commissioni eseguite per conto di armatori nazionali nei cantieri del Territorio Libero di Trieste); 3°) alla concessione di un contributo supplementare d'importo pari al contributo di ammortamento alle navi posa cavi, idonee a servizi idrografici e a ricerche oceanografiche. Questo non è detto all'articolo 4 per una dimenticanza, in quanto sarebbe stato opportuno pensare anche a queste navi, di costo superiore a tutte le altre; 4°) infine alla costruzione di navi di qualsiasi tipo non comprese nelle categorie previste dalla lettera b): cioè la costruzione di quelle navi ammesse ai benefici della legge Saragat; ivi compreso il beneficio del capo IV, che per altra dimenticanza non è stato compreso nella legge stessa, riguardante il finanziamento I. M. I.

Infine all'articolo 4 era prevista la possibilità di concedere benefici anche alle amministrazioni autonome dello Stato. A me sembra che questo ultimo capoverso sia in contrasto con l'articolo 28 della legge Saragat, che stabilisce che i benefici previsti dalla legge, non sono concessi alle navi costruite per conto di amministrazioni dello Stato o ad esso appartenenti. Io sono quindi del parere che questo capoverso dovrebbe essere soppresso. Dovrebbe poi essere chiarito se questi benefici debbano essere estesi alle società armatoriali controllate dal demanio o da enti di diritto pubblico.

PRESIDENTE. Non sono aziende autonome. Il concetto è che se lo Stato mette a disposizione per l'incremento armatoriale dei fondi, è inutile che vada poi a riprenderli.

MONTICELLI, Relatore. D'accordo. Infine faccio rilevare che all'articolo 4 sarà bene sostituire alla dizione « una somma non superiore a un miliardo e mezzo » addirittura « la somma di un miliardo e mezzo », come pure alla lettera b) invece di « una somma non superiore ad un miliardo » « la somma di un miliardo », anche perché le domande presentate sono notevolmente superiori a questo importo. Infine faccio presente l'opportunità di modificare l'articolo 5 secondo la formula che presenterò affinché dal punto di vista formale risponda meglio allo scopo.

Desidero sottolineare il fatto che nella ricostruzione della nostra marina mercantile finora noi abbiamo raggiunto il tonnellaggio di anteguerra dal punto di vista quantitativo.

OTTAVA COMMISSIONE. — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

Ora occorre, come si è detto, provvedere al rinnovamento qualitativo, poiché tranne il naviglio ricostruito dalla Finmare, tranne le navi ceduteci dagli Stati Uniti e tranne le unità dell'armamento libero che sono state ricostruite col contributo della legge Saragat o acquistate dall'estero, tutto il resto è costituito da vecchie navi. Noi non possiamo non riconoscere quindi il valore di questo nuovo provvedimento, che serve ad adeguare la nostra flotta mercantile alle constatate necessità della nostra sicurezza economica e della bilancia dei pagamenti internazionali. È questo soprattutto che mi induce a chiedervi l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SALERNO. Non credo di compiere un'ardua profezia prevedendo che questo disegno di legge sarà approvato dalla Commissione con qualche ritocco in alcuni punti della legge.

Però non posso non dichiarare che questo disegno di legge si presta a varie riflessioni non del tutto gaie, e che non devono considerarsi delle critiche, men che mai al titolare attuale del dicastero della marina mercantile. Mi pare che questa legge denoti la maniera incerta, tentennante, a zig zag con cui si è proceduto nel dicastero della marina mercantile per quanto attiene ad un programma politico di ricostruzione navale. In fondo questa legge mentre segna il funerale di qualche cosa, apre l'avvenire ad un nuovo sviluppo della nostra marina, e sotto questo punto di vista credo che la legge debba essere bene accettata. Però il funerale c'è, e quello che io voglio dire è che in sostanza con questo sistema non credo si faccia il bene dell'economia e della marina mercantile.

Leggendo il testo di questa legge mi sono accorto come in pochi anni noi ci siamo messi su un terreno che è quello di un dedalo di leggi, perché basta scorrere i primi articoli di questo progetto per vederci avviluppati da tante leggi alle quali bisogna richiamarsi. Io sono modestamente anche un avvocato, però penso quali difficoltà incontri il cittadino italiano che si avventuri nella lettura di questo disegno di legge. Il che sta a dimostrare che in questa materia si è andati a tentoni, e forse si è andati innanzi con prospettive di politica marinara che, a distanza di anni e forse di mesi, di tanto in tanto sono cambiate.

Qui vi sono due fallimenti, in un certo senso politico, della nostra marina mercantile. Da una parte vi è l'articolo 1 che rappresenta

una proroga di termini soltanto; e dall'altra l'articolo 3. Questa disposizione non riguarda soltanto la proroga dei termini, la quale è invece contemplata nell'articolo 1 e si attiene alle costruzioni navali che si sono iniziate sotto l'imperio della legge n. 75, e i cui termini, per la successiva legge del dicembre 1949, erano stati prorogati al 31 dicembre 1952. Senonché si è visto che a questa data le navi in costruzione non erano state ultimate e non avevano raggiunto neanche l'80 per cento dei lavori, il che era una condizione della legge Saragat perché si potesse continuare a beneficiare delle concessioni e dei contributi. Ora, il progetto attuale stabilisce che anche se si è raggiunto il 40 per cento dei lavori si può continuare a beneficiare delle concessioni. Il che dimostra che per lo meno l'impostazione della legge non era stata fatta in vista delle possibili realizzazioni, e che quindi la previsione della integrale costruzione per il 31 dicembre 1952 od anche il margine dell'80 per cento dei lavori erano errati.

L'articolo 3 rappresenta un altro fallimento. Qui si tratta del funerale della « baleniera » sul quale credo che tutto il mondo peschereccio non verserà nessuna lacrima di compianto. Anche io, nel 1950, facevo rilevare che era assurdo che un popolo mediterraneo come il nostro dovesse spendere i suoi bei miliardi per andare a pescare in mari lontani, ed era ancora più assurdo che nel Mezzogiorno si fissasse la base economica di questa speculazione. In fondo questo è un funerale di cui non ci rammarichiamo, però è una manifestazione di quella incertezza, di quella varietà di programma che non credo conferiscano efficacia e prestigio alla nostra marineria.

Accanto a tutto ciò che può sembrare essere una critica formale, vi è un lato sostanziale: il programma di costruzioni e di lavori che si sarebbero potuti realizzare in questi anni nei nostri cantieri, non avrà più luogo. Tuttavia mettiamo una pietra tombale sul passato e vediamo quale sarà il nuovo orientamento. Che cosa vogliamo fare con i miliardi non ancora spesi?

L'unico tipo, forse, di nave che si potesse ricavare dall'impostazione della baleniera è una petroliera, ed è logico che essa benefici della legge Saragat.

Poi viene l'articolo 4 dove alla lettera a) si conferisce una somma cospicua alle riparazioni. L'unica cosa che direi è che dal momento che si sono prorogati i termini, essi dovrebbero essere prorogati anche per chi non ha fatto in tempo queste riparazioni.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si dovrebbero riaprire i termini.

SALERNO. Vi è un articolo che riapre i termini a proposito delle nuove costruzioni.

Molta gente conosceva queste disposizioni e non ha presentato la domanda perché prevedeva che non fosse neanche presa in considerazione. Comunque, questo punto formerà oggetto di eventuali emendamenti.

Con la lettera b) viene finalmente concesso un miliardo alla marina da pesca, miliardo che gioverà moltissimo alla marina da pesca costiera, cioè a quella mediterranea, non certamente a quella per la pesca nei mari del nord. Questo miliardo destinato esclusivamente alla pesca è una cosa nobilissima ed io ho sempre sollecitato un simile stanziamento. Tuttavia, io domando: questa somma volete impiegarla con qualche criterio? Anche questa branca della marina mercantile la volete sistemare con qualche criterio di politica marinara e peschereccia? Al riguardo soccorre l'articolo 5, che rappresenta un vero e proprio mandato in bianco al Ministero. Capisco che anche nella marina da pesca è il Ministero che deve stabilire la politica da seguire, ma sarebbe bene che si accennasse a qualche criterio per evitare che anche in quel settore si determini quella specie di politica a zig-zag che abbiamo più volte lamentato.

La seconda parte del disegno di legge riguarda le navi di nuovo tipo ed anche a questo riguardo ci si apre dinanzi un vasto orizzonte indeterminato perché in questo settore non ci è stato mai enunciato alcun programma. Sarebbe bene perciò che anche sotto questo profilo la nostra Commissione stabilisse qualche criterio, sia pure senza impegnare rigidamente l'onorevole Ministro. Poiché in sostanza si riaprono i termini, ed un vero e proprio nuovo programma costruttivo si profila dinanzi al paese, sarebbe bene che si precisasse su quale linea, questo programma nuovo, si vuole indirizzarlo.

L'articolo 6 prevede un contributo per le petroliere di stazza superiore alle 6 mila tonnellate. Deve però trattarsi di nuove domande. Al riguardo gradirei qualche chiarimento dall'onorevole Sottosegretario. La legge Saragat, che rappresenta il capostipite di tutta questa filiazione alquanto confusa e non sempre legittima, stabiliva una specie di graduatoria ai fini dell'ammissione al godimento dei benefici. Credo che questa graduatoria sia rimasta sempre quella delle domande presentate per godere dei benefici della legge Saragat, perché se si fossero interpolate altre

domande illegittime o si sapesse che nuove domande future avranno la precedenza, sarebbe inutile riaprire i termini che sarebbero riaperti e chiusi prima ancora di decorrere. Molti dei richiedenti dei benefici della legge Saragat non hanno rinunciato alle loro domande....

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'esame di quelle domande è tuttora in atto da parte del comitato tecnico.

SALERNO. Sono lieto di questo chiarimento.

Un'ultima osservazione desidero fare: vorrei che, attraverso un formale impegno del Governo o un'espressa norma di legge, si tenessero in considerazione i cantieri meridionali. La mia non è una richiesta sporadica, ma si riallaccia alla linea costantemente seguita al riguardo dalle leggi precedenti, dalla legge Saragat n. 75 alla legge n. 949, le quali hanno sempre previsto che una quota dei lavori fosse assicurata ai cantieri del Mezzogiorno.

Quando io l'anno scorso presentai, insieme con altri colleghi, una interpellanza al riguardo, l'onorevole Sottosegretario Tambroni mi rispose che attraverso la costruzione dei dodici battelli caccia (che avrebbero dovuto servire da corredo alla nave fattoria) si sarebbe dato lavoro ai cantieri meridionali per circa 6 mila tonnellate di naviglio poiché ogni battello caccia doveva stazzare circa 500 tonnellate. Inoltre si disse che i cantieri del Mezzogiorno erano particolarmente idonei alla costruzione di quel piccolo naviglio.

Poiché è venuta meno la costruzione della nave fattoria, e quindi la costruzione dei dodici battelli caccia, temo che non venga dato un lavoro adeguato ai cantieri meridionali. Poiché sia nella legge n. 75, sia nella legge n. 902, sia infine nella legge n. 949, vi è un formale impegno di riservare una parte di questi lavori ai cantieri minori, vorrei che si tenessero in considerazione i piccoli cantieri del Mezzogiorno. Infatti spesso si dice: Castellamare, Taranto e Palermo lavorano; ma si dimenticano tanti cantieri minori, che hanno il diritto a mantenere la loro efficienza produttiva. Pertanto vorrei che l'onorevole Sottosegretario accettasse di richiamare quelle disposizioni contenute in leggi precedenti o accogliesse un ordine del giorno che presenterò.

DUCCI. Questa legge è il logico epilogo di un quinquennio di mancanza di linea politica: questa è la critica che abbiamo costantemente mossa ogni volta che si è discusso il

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

bilancio della marina mercantile. Tuttavia riconosco che è necessario approvare la legge, sia pure opportunamente emendata.

Il disegno di legge poteva essere congelato in maniera molto più chiara e meno contraddittoria, come ha del resto constatato lo stesso relatore.

La prima delle mie osservazioni riguarda lo stanziamento di una somma considerevole per la riparazione delle vecchie navi. È il solito sistema, che abbiamo tante volte deplorato. Si dice che oggi abbiamo, quantitativamente, lo stesso tonnello dell'anteguerra, ma si dimentica che oggi la popolazione italiana è molto superiore a quella del 1938 e che il nostro naviglio mercantile è attualmente, dal lato qualitativo, assai inferiore a quello prebellico. Anziché stanziare nuove somme per riparare delle carcasse che pongono la nostra marina in una situazione di inferiorità, sarebbe meglio costruire una o due nuove navi. La Commissione perciò dovrebbe meditare su questo punto prima di approvare il provvedimento.

Un'altra osservazione desidero muovere all'articolo 8, che francamente vorrei mi fosse illustrato. Questo articolo dice: « Il Ministro per la marina mercantile ha la facoltà di disporre in ogni tempo ispezioni, accertamenti e controlli in genere, allo scopo di stabilire se i benefici concessi in base all'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75, siano stati devoluti realmente a favore dei sinistrati previsti dalla norma predetta ». Bisognerebbe pensare che vi sia stata la possibilità che questi fondi non siano andati tutti a dei veri sinistrati. Questa supposizione nasce implicitamente dalla stesura dell'articolo 8.

Poi continua il citato articolo: « In caso contrario il Ministro ha facoltà di promuovere la revisione delle condizioni speciali dei finanziamenti ». Ora io desidererei che mi fosse spiegato questo: che cosa intendete per questi accertamenti? In quale maniera li volete svolgere? Di che tipo sono le ispezioni che dovrebbero avvenire? Provocate su denuncia? Motivate da sospetti? Oppure periodicamente, così, come una regola di controllo scaglionato nel tempo?

E poi vorrei domandare: chi fa i decreti? Chi li firma? È il Ministro? Se è il Ministro, allora mi pare che il ministro ispezioni se stesso. Il Ministro firma i decreti, ha facoltà di disporre ispezioni, accertamenti e controlli, di promuovere la revisione delle condizioni speciali dei finanziamenti, e ispeziona i suoi decreti!

Questo non mi sembra consono alla prassi parlamentare e ministeriale. L'autocontrollo

può essere anche motivato da ragioni che non conosco, ma in linea generale non è ammesso.

Per questi motivi, desidero un chiarimento sull'articolo 8.

BORSELLINO. Già nell'ultimo bilancio della marina mercantile parlai del problema che oggi è davanti a noi, e fin da allora dissi che era necessario un maggiore stanziamento in favore delle baleniere.

La somma di 6 miliardi destinata per le baleniere non è stata mai spesa, ed ora con questa legge si stanziava solo un miliardo. A me questa somma pare insufficiente per i bisogni della pesca, specialmente perché la crisi di questo settore è dovuta in gran parte ad un naviglio inadeguato, che ha bisogno di essere rinnovato.

Se si erogasse una somma maggiore si andrebbe incontro alle esigenze di tanti piccoli lavoratori che hanno bisogno di aiuto per poter migliorare il loro tenore di vita.

L'onorevole Sottosegretario conosce certamente la tragica situazione dei pescatori, e sa anche che sono rimaste inevase domande per miliardi, specialmente per quanto riguarda il rinnovamento degli attrezzi.

Voglio poi far presente che vi sono stati dei pescatori danneggiati dalla guerra che, per errore di impostazione, non hanno avuto il contributo che dovevano avere. Ora, poiché con questa legge si riaprono i termini, raccomandando vivamente all'onorevole Sottosegretario di volere esaminare la possibilità di riammettere questi danneggiati nei termini, in modo che essi possano presentare la domanda ed essere risarciti.

Mi auguro che il Governo voglia accogliere questa mia richiesta e aumentare i fondi.

GIACCI. In relazione a quanto è stato detto dagli onorevoli Ducci e Borsellino, io chiederei al Governo di invertire le somme delle lettere a) e b) dell'articolo 4, stanziando un miliardo per le riparazioni e un miliardo e mezzo per la pesca.

MONTICELLI, *Relatore*. Desidero far presente all'onorevole Salerno che la legge n. 949 stabilisce che le navi cisterne di oltre 10 mila tonnellate vengono ammesse al contributo di 39.757 lire a tonnellata di stazza lorda. Tale contributo è inferiore a quello stabilito dalla legge n. 75. Ora, con il disegno di legge in esame, e precisamente con l'articolo 4, si elimina questa sperequazione.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La discussione generale sulla critica alla legge mi pare che sia stata benevola. L'onorevole Salerno ha parlato di

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

un funerale dell'iniziativa ministeriale, ma ha ammesso una rivalutazione della vita marinara attraverso questa legge. Io non devo fare il difensore d'ufficio della politica marinara svolta in Italia dal 1946 ad oggi, anche perché ho avuto la fortuna di collaborare con tre diversi Ministri e ritengo obiettivamente di poter dire qualcosa che non possa trovare obiezioni da parte dei colleghi.

Qui si ripete — me lo consentano — un certo *slogan*, cioè che si sono fatte leggi-tampone. Io mi permetto di protestare. Se per leggi-tampone voi intendete le graduali erogazioni di somme, ed allora io potrei dirvi che nessun rilievo può essere fatto al Ministero della marina mercantile. Quando noi ci troviamo ad accendere delle dispute, le più vivaci sono quelle con i colleghi del tesoro e delle finanze: del tesoro per l'erogazione delle somme, delle finanze per la concessione dei benefici di ricchezza mobile.

SALERNO. Io non ho fatto critica ai Ministri, ma al sistema.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'onorevole Salerno ha detto che questa legge dà ancora la strana sensazione che in Italia non si faccia una politica marinara. Ora, se i fatti contano nella loro eloquenza, nessuno può negare, nemmeno i colleghi dell'opposizione che hanno sempre collaborato in Commissione alla approvazione delle nostre leggi, che nello spazio di pochissimi anni noi abbiamo compiuto degli autentici miracoli. Se si pensa che nazioni che hanno il primato marinaro, non solo nell'Europa, ma nel mondo, vedono con una certa apprensione la rinascita della marina mercantile italiana, è evidente che qualcosa si è fatto.

Noi abbiamo ricostruito — e qui sono d'accordo con l'onorevole Ducci — quantitativamente, superando il tonnellaggio del 1938; ma abbiamo ricostruito anche qualitativamente per quanto si attiene alle nostre grandi navi di linea, che hanno riportato il prestigio della bandiera italiana in tutti i porti e lungo tutte le antiche rotte.

Abbiamo poi creato una flotta cisterniera, che l'Italia non aveva. E questo è un'altro elemento di modernizzazione della flotta mercantile italiana. In questo campo, noi oggi siamo alla pari, almeno come modernità di impianti e come velocità di scafi, con molte altre nazioni.

Abbiamo ricostruito per due terzi la flotta da pesca; e questa ulteriore contribuzione di un miliardo darà il colpo di assesto, vorrei dire, alla flotta peschereccia italiana.

Devo anche dire che è allo studio un provvedimento di legge in funzione del quale il Governo darà dei finanziamenti per circa 2 miliardi, a bassissimo tasso (2-3 per cento) per la trasformazione di tutta la piccola pesca in pesca motorizzata. E questo riguarda soprattutto il mezzogiorno d'Italia, che di piccola pesca veramente abbonda.

Ora, se voi considerate i rilievi che ho fatto, non potrete ancora dirmi che non si sia fatta una politica marinara. Certo — e sono io il primo a convenirne — sarebbe stato forse più idoneo avere uno stanziamento globale e complessivo, sì da condurre su di un piano organico la ricostruzione di tutte le esigenze marinare nel nostro paese. Ma non è stato possibile e quindi abbiamo cercato di fare le leggi così come gli stanziamenti ci venivano dati.

Da ultimo circa la critica dell'onorevole Ducci relativa alla demolizione e ricostruzione del medio naviglio, osservo che si tratta di navi che devono essere ritipizzate e che quindi rispondono ai requisiti richiesti. La ricostruzione *ex novo* è una cosa impossibile, senza tener conto dell'aspetto sociale di dar lavoro alle maestranze.

L'onorevole Ducci ha poi criticato l'articolo 8 chiedendo: non è forse il Ministro che fa i decreti di ammissione? Certamente, ma se domani l'ammesso cade nelle mani di uno speculatore e gli vende non solo la nave ma l'esercizio di essa, lo scopo della legge sarà frustrato.

DUCCI. È da presumere che il Ministro prima di fare il decreto si accerti in tutti i modi della corretta destinazione dei fondi.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il principio normativo ha un carattere di ammonimento per chi si appresti a violare il contenuto sociale della legge dopo esserne stato ammesso ai benefici, in quanto egli sa che il Ministro ha facoltà di accertare le violazioni e di ricondurre il violatore al rispetto della legge.

DUCCI. Mi sembra, oltre tutto, che si ponga in una luce poco bella il Ministro, perché egli compie prima degli accertamenti e poi deve constatare di essersi sbagliato.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. A conferma di quanto bene ha detto l'onorevole Sottosegretario, osservo che l'onorevole Ducci non ha tenuto presente il contenuto dell'articolo 26: c'è un comitato che deve dare dei chiarimenti al Ministro, poi c'è un comitato interministeriale che accorda i finanziamenti; ma la esecuzione materiale la fa l'I. M. I. Ora potrebbe nella esecuzione materiale alte-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

rarsi la volontà del Ministro, commettersi errori, speculazioni. Mi pare che sia un dovere del Ministro sorvegliare se quello che egli ha disposto con tutte le debite garanzie è stato eseguito.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Gli onorevoli Giavi e Borsellino hanno chiesto di portare ad un miliardo il contributo per la riparazione e ad un miliardo e mezzo quello per la ricostruzione del naviglio mercantile e della attrezzatura dei pescherecci. Non mi pare che questa richiesta possa essere accettata. Si parla frequentemente della crisi della pesca. Ma le cifre statistiche del 1952 indicano un largo miglioramento rispetto al 1951 ed uno larghissimo rispetto all'anteguerra. Se a questo provvedimento aggiungete il provvedimento in corso di approvazione della concessione di due miliardi per la trasformazione della pesca non motorizzata, possiamo dire che la pesca è stata ben sostenuta.

Debbo infine dichiarare che è in corso di studio una legge organica per la ricostruzione della marina mercantile entro un decennio. Qualitativamente studieremo i tipi idonei a sostenere la concorrenza straniera. Questa legge servirà a soddisfare tutte le esigenze e le ambizioni che poi si riassumono in una: che l'Italia riprenda pacificamente il dominio dei mari.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Il termine previsto dal primo comma dell'articolo 1 della legge 8 marzo 1949, n. 75, già prorogato al 31 dicembre 1952 dall'articolo 4 della legge 15 dicembre 1949, n. 945, è ulteriormente prorogato al 30 giugno 1956 per le nuove costruzioni navali e per le opere previste nel primo comma dell'articolo 4, lettera b), seconda parte della presente legge.

La proroga stabilita nel comma precedente e le disposizioni degli articoli seguenti non riguardano il beneficio fiscale previsto dall'articolo 9 della legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per il naviglio peschereccio indicato alla lettera b) dell'articolo 4 della presente legge, limitatamente a quello di nuova costruzione, e per la nave cisterna di cui all'articolo 3 della legge stessa ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Segue l'articolo 2:

« Le ammissioni ai benefici del capo II della legge 8 marzo 1949, n. 75, effettuate con provvedimenti del Ministro per la marina mercantile entro il 31 dicembre 1950, decadono, se le costruzioni relative non abbiano raggiunto al 31 dicembre 1952 lo stato di avanzamento, di almeno il 40 per cento ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3:

« L'ammissione ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e della legge 12 maggio 1950, n. 348, per la costruzione di una nave fattoria di 22.500 tonnellate di stazza lorda e per la costruzione di 12 navi cannoniere per la caccia alle balene, è mantenuta limitatamente alla costruzione di una nave cisterna di non oltre 19.000 tonnellate di stazza lorda.

Il contributo dello Stato per tale costruzione è corrisposto nella misura di 45.000 lire a tonnellata di stazza lorda, secondo le modalità di cui all'articolo 61 della legge 25 luglio 1952, n. 949 ».

Pongo in votazione il primo comma su cui non vi sono emendamenti.

(È approvato).

Il relatore propone la soppressione del secondo comma.

Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

Segue l'articolo 4:

« I fondi che risultino disponibili per effetto dell'applicazione del precedente articolo 2, dedotto l'ammontare dei contributi per la costruzione della nave di cui all'articolo 3, sono utilizzati:

a) per una somma non superiore a 1.500 milioni, per la corresponsione dei contributi previsti dal capo III della legge 8 marzo 1949, n. 75, purché le domande di ammissione ai benefici stessi siano state presentate entro il 23 marzo 1952 e le opere in esse previste siano ritenute rispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge citata.

La corresponsione dei contributi è condizionata all'accoglimento delle domande di ammissione ai benefici del capo III;

b) per una somma non superiore ad un miliardo per favorire lo sviluppo e la rinno-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO, 1953

vazione del naviglio peschereccio con i benefici previsti dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni.

Per quanto riguarda la sostituzione di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale mai impiegati, incluse tubature, grigliati e paglioli o di complessi costitutivi di apparato motore con i relativi accessori, si applicano le disposizioni degli articoli 15, 16 e 17 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Il residuo stanziamento e le somme eventualmente non impiegate per l'applicazione delle norme di cui alle lettere a) e b) del comma precedente sono devolute:

1°) alla liquidazione di contributi per navi ammesse ai sensi dell'articolo 9 ai benefici previsti dall'articolo 27 della legge 8 marzo 1949, n. 75;

2°) per l'ammissione ai benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 30 della legge citata;

3°) per favorire la costruzione coi benefici e secondo le norme dei capi II e VII della legge precitata di altre navi di qualsiasi tipo non comprese nelle categorie previste dalla lettera b).

L'ammissione ai benefici del presente articolo può essere concessa sia in base a domande già presentate nei termini di cui al primo comma dell'articolo 2 della legge citata, sia in base a nuove domande presentate entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

L'ammissione ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni, può essere concessa anche a favore di Amministrazioni autonome dello Stato».

Pongo in votazione il primo paragrafo del primo comma per il quale non vi sono emendamenti.

(È approvato).

Alle lettere a) e b) vi sono due emendamenti.

Il primo è quello degli onorevoli Giavi, Borsellino ed altri che propongono di invertire le cifre, attribuendo 1.500 milioni alla pesca e 1000 alle riparazioni.

Onorevole Giavi, insiste sul suo emendamento?

GIAVI. Insisto, signor Presidente. Desidero anche osservare che per quanto riguarda i cantieri io non li vedo assolutamente danneggiati. Non è neanche vero che, per lo meno per i cantieri dell'alto Adriatico, non siano gli stessi cantieri che possano costruire i

pescherecci. Se è vero, come ha detto l'onorevole Sottosegretario, che sono state fatte delle domande per più di un miliardo e mezzo per le riparazioni, è vero anche che la somma di un miliardo è stata ritenuta insufficiente da tutti gli organismi interessati alla pesca.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento degli onorevoli Giavi, Borsellino ed altri.

(Non è approvato).

L'onorevole relatore propone di modificare le parole « per una somma non superiore a », con le altre « per la somma di », tanto alla lettera a) che alla lettera b) del primo comma.

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Sempre alla lettera b) del primo comma, l'onorevole relatore propone di aggiungere, dopo le parole « del naviglio peschereccio », le altre: « e delle relative attrezzature ».

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione il testo delle lettere a) e b) così modificato.

(È approvato).

Al secondo comma non vi sono emendamenti.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo ora in votazione il primo periodo e i numeri 1°) e 2°) del terzo comma, sui quali non sono stati presentati emendamenti.

(Sono approvati).

L'onorevole relatore propone di inserire, dopo il punto 2°), il seguente numero 2°-bis:

« per la concessione di un contributo supplementare, di importo pari al contributo di ammortamento, alle navi posacavi ammesse ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e 12 maggio 1950, n. 348, le cui caratteristiche tecniche; le maggiori attrezzature e le dotazioni di apparecchi scientifici siano tali da consentire alle navi stesse, oltre il normale impiego, particolari servizi idrografici e ricerche oceanografiche ».

Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo ora in votazione il punto 3°).

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

Sul penultimo comma non vi sono emendamenti.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole relatore propone di sopprimere l'ultimo comma.

Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

L'onorevole relatore propone di aggiungere il seguente comma:

« Alle navi costruite in base alla presente legge sono applicabili le disposizioni previste dal capo IV della legge 8 marzo 1949, n. 75 ».

Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'articolo 4 risulta pertanto così formulato:

« I fondi che risultino disponibili per effetto dell'applicazione del precedente articolo 2, dedotto l'ammontare dei contributi per la costruzione della nave di cui all'articolo 3, sono utilizzati:

a) per la somma di 1.500 milioni, per la corresponsione dei contributi previsti dal capo III della legge 8 marzo 1949, n. 75, purché le domande di ammissione ai benefici stessi siano state presentate entro il 23 marzo 1952 e le opere in esse previste siano ritenute rispondenti alle particolari esigenze dell'economia nazionale ai sensi del secondo comma dell'articolo 1 della legge citata.

La corresponsione dei contributi è condizionata all'accoglimento delle domande di ammissione ai benefici del capo III;

b) per la somma di un miliardo per favorire lo sviluppo e la rinnovazione del naviglio peschereccio e delle relative attrezzature con i benefici previsti dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modificazioni.

Per quanto riguarda la sostituzione di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale mai impiegati, incluse tubature, grigliati e paglioli o di complessi costitutivi di apparato motore con i relativi accessori, si applicano le disposizioni degli articoli 15, 16 e 17 della legge 8 marzo 1949, n. 75.

Il residuo stanziamento e le somme eventualmente non impiegate per l'applicazione delle norme di cui alle lettere a) e b) del comma precedente sono devolute:

1°) alla liquidazione di contributi per navi ammesse ai sensi dell'articolo 9 ai bene-

fici previsti dall'articolo 27 della legge 8 marzo 1949, n. 75;

2°) per l'ammissione ai benefici previsti dal secondo comma dell'articolo 30 della legge citata;

3°) per la concessione di un contributo supplementare, di importo pari al contributo di ammortamento, alle navi posacavi ammesse ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, e 12 maggio 1950, n. 348, le cui caratteristiche tecniche, le maggiori attrezzature e le dotazioni di apparecchi scientifici siano tali da consentire alle navi stesse, oltre il normale impiego, particolari servizi idrografici e ricerche oceanografiche;

4°) per favorire la costruzione coi benefici e secondo le norme dei capi II e VII della legge precitata di altre navi di qualsiasi tipo non comprese nelle categorie previste dalla lettera b).

L'ammissione ai benefici del presente articolo può essere concessa sia in base a domande già presentate nei termini di cui al primo comma dell'articolo 2 della legge citata, sia in base a nuove domande presentate entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

Alle navi costruite in base alla presente legge sono applicabili le disposizioni previste dal Capo IV della legge 8 marzo 1949, n. 75 ».

Lo pongo in votazione nel suo complesso.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 5:

« Con decreto del Presidente della Repubblica da emanarsi su proposta del Ministro per la marina mercantile, entro quattro mesi dalla entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le norme per attuare la rinnovazione del naviglio peschereccio. Tale rinnovazione deve effettuarsi in rapporto alla demolizione di analogo naviglio non più rispondente alle esigenze tecnico-economiche della pesca, determinando l'età dei mezzi da demolire tenuto conto delle loro condizioni, le modalità e i termini della demolizione, nonché il tonnellaggio minimo, la potenza del motore, la velocità, i requisiti tecnici e le attrezzature del naviglio da costruire in sostituzione e i termini della ricostruzione.

Il termine indicato nel penultimo comma dell'articolo precedente decorre, limitatamente alle domande per la costruzione di navi da pesca in sostituzione di quelle demolite, dall'entrata in vigore del decreto presidenziale, previsto dal comma precedente ».

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti. In primo luogo l'onorevole relatore propone di sostituire al termine per la emanazione del decreto presidenziale, previsto dal primo comma in quattro mesi, il termine di sei mesi.

Pongo innanzitutto in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Pongo quindi in votazione il primo periodo del primo comma, così modificato.

(È approvato).

Vi è ora un emendamento del relatore che propone di sostituire la rimanente parte dell'articolo, e cioè il secondo periodo del primo comma (a cominciare dalle parole «Tale rinnovazione...») e l'intero secondo comma, col seguente testo:

«Tale rinnovazione deve effettuarsi in rapporto alle esigenze tecnico-economiche della pesca, determinando il tonnellaggio minimo, la potenza del motore, la velocità, i requisiti tecnici e le attrezzature del naviglio da costruire e i termini della ricostruzione.

Il termine indicato nel penultimo comma dell'articolo precedente decorre, limitatamente alle domande per la costruzione di navi da pesca, dall'entrata in vigore del decreto presidenziale, previsto dal comma precedente ».

Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 nel suo complesso, che, con gli emendamenti approvati, risulta così formulato:

«Con decreto del Presidente della Repubblica da emanarsi su proposta del Ministro per la marina mercantile, entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le norme per attuare la rinnovazione del naviglio peschereccio. Tale rinnovazione deve effettuarsi in rapporto alle esigenze tecnico-economiche della pesca, determinando il tonnellaggio minimo, la potenza del motore, la velocità, i requisiti tecnici e le attrezzature del naviglio da costruire e i termini della ricostruzione.

Il termine indicato nel penultimo comma dell'articolo precedente decorre, limitatamente alle domande per la costruzione di navi da pesca, dall'entrata in vigore del decreto presidenziale, previsto dal comma precedente ».

(È approvato).

Segue l'articolo 6, sul quale non sono stati presentati emendamenti:

«In caso di ammissione, ai sensi del n. 40) del secondo comma dell'articolo 4, ai benefici della legge 8 marzo 1949, n. 75, per la costruzione di navi cisterne di stazza lorda superiore a 6.000 tonnellate, il contributo dello Stato è corrisposto nella misura di 39.757 lire a tonnellata di stazza lorda, secondo le modalità di cui all'articolo 61 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e salvo l'applicazione del disposto dell'articolo 57 della legge stessa ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione il seguente articolo 7, sul quale pure non sono stati presentati emendamenti:

«Il contributo indicato dall'articolo 9 della legge 12 maggio 1950, n. 348, è corrisposto, anche per le domande presentate entro il 23 marzo 1952, al committente dei lavori di riparazione e modificazione di navi mercantili in quanto ammesso ai benefici del capo III della legge 8 marzo 1949, n. 75, con provvedimento del Ministro per la marina mercantile ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8:

«Il Ministro per la marina mercantile ha la facoltà di disporre in ogni tempo ispezioni, accertamenti e controlli in genere, allo scopo di stabilire se i benefici concessi in base all'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75, siano stati devoluti realmente a favore dei sinistrati previsti dalla norma predetta. In caso contrario il Ministro ha facoltà di promuovere la revisione delle condizioni speciali dei finanziamenti ».

GIÀVI. Desidero formulare una raccomandazione agli organi competenti. Approvo incondizionatamente il principio contenuto nell'articolo 8, ma voglio far presente un caso particolare. L'articolo 26 costituiva praticamente una forma di risarcimento per i piccoli armatori che avevano perduto l'unico mezzo di lavoro. Poiché la legge contempla soltanto per una parte gli oneri necessari per la ricostruzione di questi mezzi, molti di questi piccoli armatori si trovano nella impossibilità di sopperire alla somma residua: di qui il sorgere di varie forme di associazione che, pur essendo formalmente in contrasto con la legge, tuttavia realizzano lo scopo sociale che la legge si prefiggeva, cioè la concessione di un risarcimento all'armatore.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

Quando si dovranno esaminare questi casi, si dovrà usare da parte degli organi competenti una certa larghezza per consentire un qualche risarcimento all'armatore che ha avuto il suo mezzo distrutto per eventi bellici.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accolgo questa raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Borsellino propone la soppressione dell'articolo 8. Pongo quindi innanzitutto in votazione questo proposta.

(*Non è approvata*).

Gli onorevoli Ducci, Serbandini e Bertazoni propongono di sostituire l'articolo 8 con il seguente:

« Al fine di disporre in ogni tempo ispezioni, accertamenti e controlli in genere tendenti a stabilire se i benefici concessi in base all'articolo 26 della legge 8 marzo 1949, n. 75, siano stati devoluti reamente a favore dei sinistrati previsti dalla norma predetta, viene istituita una commissione composta da un presidente di sezione del Consiglio di Stato, da un giudice di tribunale, da un funzionario del Ministero della marina mercantile, i quali potranno chiedere l'ausilio di tecnici ».

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Sono contrario all'emendamento Ducci che non solo è in contrasto con la prassi, ma anche con la logica. Se il Ministro deve formare la commissione, può benissimo a mezzo dei suoi funzionari esercitare le stesse funzioni. Pertanto sono favorevole al mantenimento dell'articolo 8.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Ducci, sostitutivo dell'intero articolo 8.

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 8 nel testo ministeriale.

(*È approvato*).

Segue l'articolo 9:

« I benefici previsti dall'articolo 27 della legge 8 marzo 1949, n. 75, spettano al committente delle costruzioni navali indicate nell'articolo stesso in quanto ammesse al godimento di essi dal Ministro per la marina mercantile ».

Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 10:

« La spesa di lire 13.100 milioni prevista dalla legge 5 settembre 1951, n. 902, per gli esercizi finanziari 1953-54 e 1954-55 viene così ripartita:

lire 4.400 milioni per l'esercizio finanziario 1953-54;

lire 4.400 milioni per l'esercizio finanziario 1954-55;

lire 4.300 milioni per l'esercizio finanziario 1955-56 ».

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Per un errore materiale si è ommesso nel testo del periodo iniziale di questo articolo dopo le parole « 1953-54 e 1954-55 » l'indicazione dell'esercizio finanziario 1955-56.

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo in votazione l'articolo 10 così emendato.

(*È approvato*).

Gli onorevoli Salerno, Semeraro Santo, Colasanto, Borsellino e Mazza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« L'VIII Commissione, in considerazione che i provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, recanti il n. 3119, concernono un nuovo programma di costruzioni navali, le quali traggono origine dalle fondamentali leggi n. 75 e n. 902, leggi che assicuravano un terzo della spesa in favore del Mezzogiorno, impegna il Governo a che tale misura della spesa venga tenuta ferma e venga osservata la condizione predetta in favore delle industrie delle costruzioni navali del Mezzogiorno ».

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non ho alcuna difficoltà ad accettare quest'ordine del giorno, tranne che per l'espressione: « impegna ». Non sono il Ministro e, quindi, non posso impegnarmi. Sarebbe opportuno che si usasse la dizione: « invita il Governo ».

SALERNO. Desideravo proporre un emendamento in questo senso da inserire nella legge, richiamando la disposizione esistente nelle leggi n. 75 e n. 902.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La norma è contenuta nella legge che si proroga. Quindi il suo ordine del giorno è superfluo.

SALERNO. In tal caso il Governo dovrebbe accogliere questo ordine del giorno. O si mantiene ferma la dizione da me proposta, o l'ordine del giorno è inutile.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ripeto che le disposizioni della legge n. 75 sono prorogate.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Per conciliare le opposte tesi propongo la dizione: «rinova vivissime premure al Governo».

SALERNO. Non accolgo questa proposta. Io voglio l'assicurazione che il Governo rispetterà quella norma.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. La legge esiste. Impegnare il Governo a rispettarla mi sembra irriverente e pleonastico.

SALERNO. Non vi è nulla di irriverente perché Ella sa che, su questa materia, si è lungamente discusso alla Camera. Io intendo essere leale. Qui non si tratta di fare un invito, ma di avere la certezza che con questo nuovo programma di costruzioni navali si darà congruo lavoro ai cantieri del Mezzogiorno. Quindi non si tratta né di inviti, né di premure.

CARONITI. Risulta a lei che il Governo non ha rispettato finora quella norma?

SALERNO. Si è discusso su questo punto. Non mi irrigidisco sull'espressione «impegna» ma desidero che il Governo assuma un'obbligazione in questo senso.

PRESIDENTE. Quando al Governo o ad un magistrato si dice che è impegnato ad osservare la legge, si presuppone logicamente che questo in precedenza non abbia fatto.

SALERNO. Il mio impegno vale per il futuro.

PRESIDENTE. Si potrebbe dire: «La VIII Commissione permanente della Camera, conferma l'esigenza che tali norme vengano rigorosamente osservate e che sia osservata la condizione predetta a favore delle industrie navali del meridione». In tal modo si ribadisce quel concetto.

SALERNO. Desidero fornire un ultimo chiarimento. A stretto rigore giuridico, quest'impegno che è nelle leggi 75 e 902, non è apertamente riconfermato nell'attuale disegno di legge, quindi il mio ordine del giorno non costituisce nessuna offesa per il Governo. Pertanto io uso la parola «impegna» non per mettere in dubbio lo zelo e la fedeltà del Governo alla legge, ma perché sono incerto sulla riproduzione di tutte le norme che sono contenute nelle precedenti leggi, e infatti la legge attuale non riproduce tutte le norme, perlomeno non ne parla, e lascia adito ad ampie interpretazioni. Per evitar ciò io avevo proposto addirittura un comma...

PRESIDENTE. Quando richiamiamo i voti fatti precedentemente, che assicurano un terzo della spesa, ed il Governo accetta, lei

comprende perfettamente che il Governo è già impegnato.

SALERNO. Io direi: «Tutte le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, che non contrastano con la presente, restano in vigore».

PRESIDENTE. Ma è implicito.

SALERNO. Il Governo è d'accordo su questo?

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. D'accordo.

SALERNO. Preso atto della dichiarazione del Governo, faccio appello perché si attuino quelle disposizioni ed accetto la modifica all'ordine del giorno, suggerita dall'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è dunque del seguente tenore:

«L'VIII Commissione, in considerazione che i provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, recanti il n. 3119, concernono un nuovo programma di costruzioni navali, le quali traggono origine dalle fondamentali leggi n. 75 e 902, leggi che assicuravano un terzo della spesa in favore del Mezzogiorno, conferma l'esigenza che tali norme vengano rigorosamente osservate e che venga osservata la condizione predetta in favore delle industrie delle costruzioni navali del Mezzogiorno».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge 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 1952 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, e prorogata al 31 dicembre 1951 con la legge 2 gennaio 1952, n. 59. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2974).

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 1952 dell'efficacia della Convenzione stipulata fra le medesime parti per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731, e prorogata al 31 dicembre 1951 con legge 2 gennaio 1952, n. 59.

L'onorevole Momoli ha facoltà di svolgere la sua relazione su questo disegno di legge già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

MOMOLI. Onorevoli colleghi, con la legge 20 maggio 1950, n. 731, venne approvata la nuova convenzione fra il Ministero delle poste e telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, valida per il quadriennio 1947-1950: la convenzione è stata poi prorogata fino al 31 dicembre 1951 (legge 2 gennaio 1952, n. 59), per dar modo alle parti di concordare alcune modifiche che erano state ritenute necessarie.

Senonché alla scadenza, non era stato ancora possibile raccogliere tutti gli elementi per stabilire, in conseguenza delle modifiche anzidette, un equo canone da corrispondere alla ditta: si è deciso di prorogare per un altro anno la vecchia convenzione, onde dar tempo agli uffici competenti di studiare a fondo le proposte modifiche e raccogliere i dati completi per la determinazione del canone.

All'uopo si è seguita la formula già proposta per la precedente proroga dal Ministero del tesoro concordando con la ditta Pirelli la stipulazione di una convenzione suppletiva, che si sottopone all'approvazione della nostra Commissione.

I Ministeri delle finanze, del tesoro e della difesa hanno già dato la loro adesione.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, 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 1952 la efficacia della Convenzione stipulata fra le medesime parti, per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini di proprietà dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731, e prorogata al 31 dicembre 1951 con legge 2 gennaio 1952, n. 59.

(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 della 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).

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

Discussione del disegno di legge: Modifiche alle quote di surrogazione e di appoggio stabilite dalla legge 28 luglio 1950, n. 689. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2975).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche alle quote di surrogazione e di appoggio stabilite dalla legge 28 luglio 1950, n. 689.

L'onorevole Foderaro ha facoltà di svolgere la sua relazione su questo provvedimento, già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

FODERARO. Col decreto legislativo 21 settembre 1947, n. 1224, furono determinate le quote di surrogazione in favore del personale e le quote di appoggio. Con la legge 28 luglio 1950, n. 689, in considerazione di aumenti economici a favore del personale e dell'aumento del materiale, quote di appoggio e quote di surrogazione furono aumentate. Ma mentre si discuteva tale legge, il personale beneficiava di ulteriori miglioramenti economici, donde la necessità che si aumentino ancora le quote di surrogazione e le quote di appoggio. Le tariffe sono determinate negli articoli della legge.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

L'articolo 1 del regio decreto-legge 8 ottobre 1925, n. 2500 è sostituito dal seguente:

« Art. 1. — Nei lavori e nelle prestazioni di qualsiasi natura che l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni effettua per conto di altre amministrazioni statali (inclusa l'Azienda di Stato per i servizi tele-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

fonici), società, enti diversi e privati, è a carico degli interessati una quota di spese generali computata al 15 per cento sull'ammontare complessivo dei lavori e delle prestazioni, ivi comprese le quote di surrogazione del personale superiore e degli agenti, rispettivamente stabilite in lire 2.300 ed in lire 1.450 giornaliere.

Alle pubbliche amministrazioni che nei consuntivi dei lavori eseguiti a richiesta della Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni applichino una quota di spese generali inferiore a quella prevista nel presente articolo, e le cui prestazioni risultino, nel corso di ciascun esercizio finanziario, d'importo nel complesso equivalente alle spese sostenute nello stesso periodo dall'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per l'esecuzione dei lavori disposti nell'interesse o per conto delle Amministrazioni stesse, potrà essere addebitata una quota per spese generali calcolata in misura eguale a quella desunta dai predetti consuntivi ».

(È approvato).

ART. 2.

Le quote di appoggio fissate dall'articolo 2 della legge 28 luglio 1950, n. 689, in lire 8.000 per le linee costruite prevalentemente con pali in legno, e lire 40.000 per le linee costruite prevalentemente con pali in cemento od in ferro, vengono modificate come segue:

« 1°) Per circuiti da realizzare su palificazione prevalentemente in legno:

a) per ogni chilometro di doppino in piano distanziato a 85 centimetri dai sottostanti, oppure di doppino in diagonale distanziato di 60 centimetri dai rimanenti L. 36.000

b) per ogni chilometro di doppino normale su ganci o traverse, distanziato a 30 centimetri dai rimanenti » 24.000

c) per ogni chilometro di doppino senza particolari esigenze di posa del tipo urbano o di abbonato » 12.000

d) per ogni chilometro di circuito unifilare senza particolari esigenze di posa » 6.000

« 2°) Per circuiti da realizzare su palificazioni prevalentemente in cemento armato od in ferro:

a) per ogni chilometro di doppino in piano distanziato a 85

centimetri dai sottostanti, oppure di doppino in diagonale distanziato di 60 centimetri dai rimanenti . . . L. 54.000

b) per ogni chilometro di doppino normale su ganci o traverse distanziato a 30 centimetri dai rimanenti » 36.000

c) per ogni chilometro di doppino senza particolari esigenze di posa del tipo urbano o di abbonato » 18.000

d) per ogni chilometro di circuito unifilare senza particolari esigenze di posa » 9.000

(È approvato).

ART. 3.

Qualora la posa dei circuiti indicati ai comma c) e d) dei punti 1°) e 2°) del precedente articolo abbia carattere provvisorio, o sia richiesta per un periodo limitato, il versamento della relativa quota di appoggio potrà essere effettuato, a domanda degli interessati, in 10 rate trimestrali anticipate di eguale importo. Se nel frattempo venisse richiesta la demolizione del circuito, l'utente si intenderà esonerato dal pagamento delle rate non ancora maturate.

(È approvato).

ART. 4.

Nulla è innovato alle disposizioni degli articoli 4 e 5 della legge 28 luglio 1950, n. 689. Il versamento della quota di concorso dovuta dai Comuni per l'istituzione del servizio telegrafico verrà effettuato con le modalità indicate dagli articoli 25 e seguenti del Regolamento di esecuzione del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 19 luglio 1941, n. 1198.

(È approvato).

ART. 5.

Con effetto dal 1° luglio 1950, il canone di manutenzione dovuto dai Comuni ai sensi dell'articolo 7 della legge 5 aprile 1950, n. 269, è soppresso.

(È approvato).

ART. 6.

Per le ulteriori modificazioni alla misura delle quote stabilite dalla presente legge, che si rendessero eventualmente necessarie per i

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

5 esercizi finanziari successivi a quello 1950-51 entro il limite del 40 per cento delle misure stabilite dalla presente legge, sarà provveduto con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle poste e telecomunicazioni, di concerto con quello per il tesoro, sentito il Consiglio dei ministri.

(È approvato).

ART. 7.

L'articolo 5 della legge 5 aprile 1950, n. 269, è così sostituito:

« Art. 5. — Per i tronchi speciali costruiti e mantenuti nell'interesse delle ferrovie dello Stato, i canoni contemplati nelle tabelle di cui al precedente articolo 1, per ciò che riguarda la manutenzione della palificazione e dei fili, vengono ridotti della metà, mentre la quota annua per rimborso stipendio di ogni agente addetto alla sorveglianza di ciascun tronco viene fissata, per il periodo 1° luglio 1950-30 giugno 1951, in lire 600.000.

Per i tronchi speciali costruiti nell'interesse delle ferrovie dello Stato e per i quali vengono da queste ultime forniti i materiali si applica soltanto la quota annua per rimborso stipendio agenti in ragione di lire 600.000 per ogni agente addetto alla manutenzione di ciascun tronco ».

(È approvato).

ART. 8.

Il secondo comma dell'articolo 3 della legge 5 aprile 1950, n. 269, è così sostituito:

« Per i circuiti sociali posati posteriormente al 1° luglio 1925 e per le palificazioni ed i conduttori di proprietà dei telegrafi ceduti in uso alle predette Società saranno applicati i canoni indicati nelle tabelle annesse alla presente legge, ridotti della metà ».

(È approvato).

ART. 9.

Le maggiorazioni apportate con gli articoli 1 e 2 della presente legge hanno effetto dalla data della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione a provvedere per la sopraelevazione dell'edificio in piazza Dante in Roma, adibito a sede dell'Amministrazione centrale delle Casse postali di risparmio, con impiego di parte del fondo di riserva della gestione delle Casse stesse. (3065).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione a provvedere per la sopraelevazione dell'edificio di piazza Dante in Roma, adibito a sede dell'Amministrazione centrale delle Casse postali di risparmio, con impiego di parte del fondo di riserva della gestione delle casse stesse.

Comunico che la IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole su questo provvedimento.

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

VIALE, *Relatore*. I lavori di sopraelevazione previsti da questo disegno di legge appaiono necessari ed urgenti perché l'edificio di piazza Dante, a causa dell'ingente sviluppo del servizio del risparmio postale, è diventato ormai angusto ed assolutamente inadeguato. Con le leggi 9 luglio 1905, n. 386, e 9 febbraio 1911, n. 76, fu disposto che alle spese per la costruzione in Roma dell'edificio destinato a sede dell'Amministrazione centrale delle casse postali di risparmio fosse provveduto con prelievo di mezzi dal fondo di riserva delle casse stesse. Per prelevare i fondi necessari per questi lavori di completamento delle due ali e per la costruzione di un piano attico è necessario fare un prelievo di lire 120 milioni dal fondo di riserva, in deroga al comma primo dell'articolo 32 del libro II, parte I, del testo unico approvato con regio decreto 2 gennaio 1913, n. 453, il quale stabilisce che il fondo di riserva delle casse di risparmio postali va investito in titoli di consolidato o in titoli emessi o garantiti dallo Stato o in cartelle di credito comunale e provinciale, ordinarie e speciali. Questa è la ragione per cui si è predisposto il presente disegno di legge mediante il quale viene concessa l'autorizzazione alla deroga.

Il fondo di cui dispone la cassa dei servizi postali è attualmente (esercizio 1951) di lire 1.151.297.390,87.

Devo peraltro osservare che i prezzi previsti all'epoca della presentazione del disegno di legge non corrispondono più a quelli correnti e pertanto si ravvisa la necessità di aumentare la somma da 120 milioni a 130 milioni. Ho presentato pertanto un emen-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 FEBBRAIO 1953

damento in questo senso all'articolo unico, emendamento che raccomando all'approvazione della Commissione.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, passiamo all'esame dell'articolo unico del quale dò lettura:

« È autorizzata la sopraelevazione dell'edificio di Piazza Dante in Roma, adibito a sede dell'Amministrazione centrale delle Casse postali di risparmio.

Alla spesa, prevista in lire 120.000.000, si farà fronte con prelievo dal fondo di riserva delle Casse postali di risparmio, in deroga al comma 1° dell'articolo 32 del libro II, parte I, del testo unico approvato con regio decreto 2 gennaio 1943, n. 453.

Per lo stanziamento della spesa e per l'erogazione — entro i limiti suindicati — delle somme occorrenti per l'esecuzione dei lavori si applicano le disposizioni dei commi 4°, 5°, 6° e 7° dell'articolo 32 del libro II, parte I, del predetto testo unico ».

Il Governo è d'accordo con l'emendamento del relatore ?

CASTELLI EDGARDO, Sottosegretario di Stato per le finanze. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione la proposta dell'onorevole relatore di elevare la spesa da 120.000.000 a 130.000.000 di lire.

(È approvata).

Il disegno di legge, nel suo articolo unico così modificato, sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Ulteriore proroga della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento ». (3119):

Presenti e votanti.	35
Maggioranza	18
Voti favorevoli	34
Voti contrari	1

(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 1952 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, e prorogata al 31 dicembre 1951 con legge 2 gennaio 1952, n. 59 ». (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2974):

Presenti e votanti.	35
Maggioranza	18
Voti favorevoli	30
Voti contrari	5

(La Commissione approva).

« Modifiche alle quote di surrogazione e di appoggio stabilite dalla legge 28 luglio 1950, n. 689 ». (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (2975):

Presenti e votanti.	35
Maggioranza	18
Voti favorevoli	34
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

« Autorizzazione a provvedere per la sopraelevazione dell'edificio di Piazza Dante in Roma, adibito a sede dell'amministrazione centrale delle Casse postali di risparmio, con impiego di parte del fondo di riserva della gestione delle Casse stesse ». (3065):

Presenti e votanti.	35
Maggioranza	18
Voti favorevoli	33
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Bensi, Bertazzoni, Borsellino, Capacchione, Caroniti, Colasanto, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Foderaro, Giannini Olga, Giavi, Imperiale, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Mazza, Momoli, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Sala, Salerno, Semeraro Santo, Serbandini, Simonini, Spoletti, Suraci, Terranova Raffaele, Tomba, Tommasi, Veronesi e Viale.

Sui lavori della Commissione.

PRESIDENTE. Avverto che, per accordi intervenuti col Governo, e data l'urgenza del provvedimento, il disegno di legge concernente le concessioni ferroviarie sarà posto all'ordine del giorno della seduta di mercoledì prossimo 11 febbraio alle ore 8,30.

La seduta termina alle 12.30.