

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXXVIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 14 MARZO 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.	PAG.
Congedi :		
PRESIDENTE	1125	
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		
Modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3657)	1125	
PRESIDENTE	1125, 1127, 1128	
DURAND DE LA PENNE	1126, 1127	
DUCCI	1127	
CAFIERO	1127	
TROISI	1127	
CASSIANI, <i>Ministro della Marina Mercantile</i>	1127	
Integrazioni all'articolo 1 della legge 25 luglio 1956, n. 959, a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3658)	1128	
PRESIDENTE	1128, 1130	
TROISI, <i>Relatore</i>	1128, 1129	
DUCCI	1129, 1130	
CAFIERO	1130	
CASSIANI, <i>Ministro della Marina Mercantile</i>	1130	
Proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):		
SCOTTI FRANCESCO ed altri: Sistemazione di alcune posizioni del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato (<i>Urgenza</i>). (2756);		
		COLASANTO ed altri: Riconoscimento del titolo di studio nella sistemazione degli agenti delle ferrovie dello Stato sistemati negli uffici in base alla legge 15 dicembre 1949, n. 966 (<i>Urgenza</i>) (3131)
		1131
		PRESIDENTE
		1131
		ZANIBELLI, <i>Relatore</i>
		1131
		Votazione segreta :
		PRESIDENTE
		1131
		La seduta comincia alle 9,30.
		BIMA, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(È approvato).
		Congedi.
		PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Colognatti e De Biagi.
		Discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3657).
		PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1958

Sul provvedimento, che è stato già approvato dal Senato, riferirò io stesso brevemente.

Nella seduta del 9 giugno 1954, la nostra Commissione, riunita in sede deliberante, approvò, con opportuni emendamenti, il disegno di legge n. 833, avente per oggetto « Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento ». Il disegno di legge in parole prevedeva: a) una concessione di sgravi fiscali di notevole rilievo, creando così ai cantieri navali un vero regime di extraterritorialità, anche in considerazione che le navi operano quasi sempre fuori dei confini nazionali; b) il rimborso dei dazi doganali e di altri oneri sulle materie prime, sui prodotti semilavorati e prodotti finiti di produzione nazionale, impiegati nella costruzione di navi mercantili e dei macchinari relativi; c) la concessione di un contributo integrativo per controbilanciare il maggior costo di costruzione nei cantieri italiani nei confronti di quello praticato nel mercato estero.

Il disegno di legge prevedeva, fra l'altro, la corresponsione di un contributo statale per i lavori di riparazione, modificazione e trasformazione eseguiti su navi mercantili che non avessero superato il venticinquesimo anno di età. Quest'ultima limitazione non si sarebbe dovuta applicare se i lavori anzidetti fossero stati eseguiti nei due anni successivi alla entrata in vigore della legge.

Il provvedimento, approvato da questa Commissione, divenne la legge dello Stato del 17 luglio 1954, n. 522, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 171 del 29 luglio 1954 entrata in vigore il giorno 13 agosto 1954. Di conseguenza, il periodo di due anni, concernente la sospensione della limitazione, è terminato in data 13 agosto 1956.

Tale provvedimento legislativo fu modificato parzialmente con successiva legge del giorno 25 luglio 1956, n. 859, con la quale venne autorizzata la spesa di L. 74.500.000.000 (da iscriversi negli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per gli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1963-64) per far fronte all'onere derivante dalla concessione dei contributi disposti dalla legge fondamentale.

Il Ministero della marina mercantile, constatando che le esigenze del settore industriale marittimo, che consigliarono la sospensione della limitazione, permanevano, in data 7 maggio 1957 presentò al Senato della Repubblica un disegno di legge propo-

nendo due modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, e cioè:

1°) prorogare di un anno (e cioè al 13 agosto 1957) il termine stabilito nel primo comma dell'articolo 6 della legge 17 luglio 1954, n. 522, stabilendo, nel contempo, le modalità procedurali per godere dei benefici indicati nella legge anzidetta.

2°) estendere i benefici precisati nell'articolo 7 della legge più volte richiamata (contributo per la installazione di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale) anche alle navi mercantili con scafo di legno di nuova costruzione destinate alla navigazione marittima.

È opportuno rilevare che il disegno di legge mentre mira ad agevolare i costruttori di piccoli motori destinati alle navi e in genere le industrie nazionali dei riparatori navali, non comporta alcun ulteriore aggravio al bilancio dello Stato.

Le spese relative sono contenute entro la somma di lire 74.750.000.000 prevista dalla legge 25 luglio 1956, n. 859, per l'attuazione del programma navale approvato con la richiamata legge 17 luglio 1954, n. 522.

Per le ragioni esposte, prego gli onorevoli Commissari di dare il loro voto favorevole al disegno di legge, in merito al quale ho avuto l'onore di riferire e che, come ho già detto, ha avuto l'approvazione della VII Commissione permanente del Senato nella seduta deliberante del 5 marzo scorso.

A mio credere, il parere della Commissione Finanze e tesoro non è necessario, in quanto non vi è assolutamente nuova spesa o aggravio finanziario: le spese che il provvedimento comporta sono, infatti, contenute nello stanziamento globale dei 74 miliardi e 750 milioni di lire di cui alla legge 25 luglio 1956, e pertanto ritengo che noi possiamo senz'altro procedere alla discussione e all'approvazione del disegno di legge.

Pertanto, dichiaro aperta la discussione generale.

DURAND DE LA PENNE. Non capisco il motivo di questa limitazione per le riparazioni alle navi che abbiano già 25 anni di servizio: queste, se tenute bene, non possono assolutamente essere considerate vecchie, e d'altronde molte sono le navi, specialmente straniere, che dopo 25 anni di servizio continuano a navigare. E son proprio queste navi che danno il maggior lavoro ai nostri cantieri! Così, con queste illogiche limitazioni, i lavori di riparazione saranno fatti all'estero. Ora, giacché questa legge deve essere corretta, sia

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1958

pure per questioni di forma, non si potrebbe cercare di eliminare queste limitazioni?

PRESIDENTE. Dal punto di vista formale, l'accoglimento di un eventuale emendamento reca alcune difficoltà giacchè in tal caso il provvedimento dovrebbe essere di nuovo trasmesso al Senato e, nell'imminenza della scadenza della legislatura, verrebbe resa problematica la definitiva approvazione del provvedimento stesso. D'altra parte, da un punto di vista pratico, possibilità ve ne sono ugualmente, perché nel disegno di legge si parla di lavori iniziati, i quali possono continuare, magari, fino al 1968-69. Difatti, e desidero che il concetto sia ben chiaro, le norme sono due: la prima parte dell'articolo 1 riguarda lavori eseguiti entro quel periodo di tempo; la seconda parte riguarda lavori iniziati entro quel periodo di tempo; e questi lavori possono durare anche 3 anni!

DURAND DE LA PENNE. Ma io mi domando perché debba essere sancita una norma che costringe le nostre navi a ricorrere a cantieri stranieri per le riparazioni!

DUCCI. In occasione della discussione della succitata legge n. 522, noi eravamo fermamente decisi a non portare il limite, per la concessione del benefici per le riparazioni ad oltre venti anni. Fu solo in considerazione di quanto l'allora Ministro della marina mercantile, onorevole Tambroni, ci espose — nel senso che si trattava quasi di una concessione *ad navem* (il *Saturnia*, se ben ricordo) — che noi accogliamo la tesi dei 25 anni. Ora, una cosa è chiara: che dopo 25 anni una nave o è già ammortizzata o è di aperta speculazione. Ora noi non ci opponiamo a che degli armatori, ritenendo che a 25 anni una nave sia ancora in grado di viaggiare in qualunque stagione e per qualsiasi destinazione, accettino di far dei carichi; però, siamo contrari a che essi facciano della speculazione a carico del contribuente italiano! E ogni tanto si ha una riprova della loro speculazione; ogni tanto si verifica un « caso *Bonitas* »; ogni tanto si verifica il caso di una nave che, non avendo più velocità e tonnellaggio tali da reggere alla concorrenza, si dedica alla speculazione facendo verificare una di quelle catastrofi che poi fanno piangere tutti.

Noi approviamo questa legge a una sola condizione: che non sia modificata in una sola parola!

CAFIERO. Io non sono dell'opinione del collega Durand de la Penne non tanto per le ragioni così chiaramente esposte dall'onorevole Ducci quanto per altre ragioni. Quel poco di esperienza che ho in materia mi dice che

può venire persino il momento in cui delle categorie armatoriali solleciteranno un premio di demolizione per le vecchie navi. Ora, io mi auguro che un momento sì grave non venga mai per l'Italia; mi auguro che la categoria armatoriale senta, invece, il bisogno di rinnovare al massimo il naviglio mercantile.

Noi ci troviamo, oggi, ad un punto veramente grave della crisi dei noli; e, per darvi una misura precisa della crisi, vi dirò che, un anno e mezzo fa, una tonnellata di carbone si trasportava da Norfolk in Italia per 18 dollari; oggi ne bastano 4, anzi, per la precisione, 3,60 o al massimo 3,70!

Perché si continua a navigare? Perché si spera che ad un certo momento la crisi abbia una battuta d'arresto. Oggi, però, le previsioni sono per una crisi piuttosto lunga. Noi, in queste condizioni, non possiamo dare protezione a navi che abbiano 25 e più anni di navigazione; entro il 1959, o al massimo per i primi del 1960, i cantieri italiani si troveranno dinanzi alla mancanza di lavoro: e allora nostro dovere è di favorire la demolizione del vecchio naviglio, la cui gestione è, oltre tutto, antieconomica.

TROISI. Sono anch'io contrario all'estensione del beneficio oltre i termini stabiliti del provvedimento sottoposto al nostro esame e pertanto mi associo a quanti hanno sostenuto tale tesi, in armonia con lo spirito informatore della legge n. 522, la quale tende al ringiovanimento della nostra marina mercantile.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Condivido le osservazioni a sostegno del non accoglimento della proposta dell'onorevole Durand de la Penne, la quale, a mio giudizio, ha posto un problema di politica marinara a venire. Ma questo è un problema di limiti e di equilibrio, come quasi tutti i problemi della vita. Il disegno di legge in esame che discende, poi, dalla legge istituzionale, non poteva essere formulato diversamente. Nel problema posto dall'onorevole Durand de la Penne io colgo un solo aspetto: il giorno in cui una politica marinara dovesse chiudere le porte alle vecchie navi senza porsi problemi di limiti e di equilibrio, si chiuderebbero le porte ai nuovi armatori, al proletariato dell'armamento, e si potrebbe creare una categoria di privilegiati. Perché è evidente che colui il quale si affaccia per la prima volta in questo settore così suggestivo e complesso dell'armamento non può affacciarsi che con vecchie navi. Ma a me pare che un simile pericolo non sia da paventare.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1958

Comunque, questo è argomento che va oltre i limiti del disegno di legge, il quale mi pare che possa essere perciò approvato integralmente.

PRESIDENTE Passiamo agli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

La limitazione prevista dal primo comma dell'articolo 6 della legge 17 luglio 1954, numero 522, non si applica qualora le riparazioni, modificazioni o trasformazioni delle navi siano state eseguite entro il 13 agosto 1957.

Per i lavori di cui al comma precedente, iniziati nel periodo di tempo compreso fra il 14 agosto 1956 e il 13 agosto 1957, le relative domande di ammissione ai benefici debbono essere presentate entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge. Ove gli stessi lavori siano stati ultimati, il termine di sei mesi per la presentazione dei documenti di liquidazione dei contributi, di cui alla lettera c) dell'articolo 18 della soprarichiamata legge n. 522, decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

Per la installazione di nuovi apparati motori completi di costruzione nazionale su navi mercantili con scafo in legno di nuova costruzione destinate alla navigazione marittima si applicano le disposizioni contenute nell'articolo 7 della legge 17 luglio 1954, n. 522.

È approvato.

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

Discussione del disegno di legge: Integrazioni all'articolo 1 della legge 25 luglio 1956, n. 859, a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (3658).

PRESIDENTE L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge Integrazioni all'articolo 1 della legge 25 luglio 1956, n. 859, a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Il disegno di legge, che è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il Relatore onorevole Troisi ha facoltà di svolgere la relazione.

Comunico che la Commissione Finanze e tesoro, richiesta del parere, sta in questo momento decidendo: ritengo pertanto che il parere ci pervenga prima di passare alla votazione.

TROISI, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame ha lo scopo di adeguare il piano finanziario, previsto dalla legge n. 522 modificato dalla successiva legge n. 859, alla effettiva entità delle domande per essere ammessi ai benefici previsti per le industrie cantieristiche.

Al 15 febbraio scorso risultavano ammesse alle provvidenze di legge, per il godimento del contributo integrativo, n. 218 domande per nuove costruzioni, pari a complessive tonnellate di stazza lorda 1.482.511.

Mi sembra utile richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sulla composizione di queste domande, sia per quanto riguarda la provenienza, sia per quanto riguarda il tipo di navi.

Sulla partecipazione degli armatori italiani, abbiamo queste cifre: 158 domande per 985.558 tonnellate; invece gli armatori esteri partecipano con 60 domande per 496.963 tonnellate di stazza lorda.

Da un'analisi qualitativa, al primo posto figurano le navi a carico secco, sia per gli armatori italiani che per quelli esteri; seguono poi, le navi cisterna (39 per cento di armatori italiani e 16 per cento di armatori esteri); seguono ancora le navi passeggeri, nella proporzione, rispettivamente per le nazionali e le estere, di 18 e 1, ed infine le navi di tipo speciale.

Potrà essere utile anche conoscere che queste domande interessano un po' tutti i cantieri navali specializzati per costruzioni in ferro: Savona, Genova, La Spezia, Massa Carrara, Viareggio, Livorno, Napoli, Taranto, Ancona, Venezia, Monfalcone, Trieste, Palermo, Messina.

Ho voluto fare questi riferimenti per dare al provvedimento il suo valore sociale per quanto concerne l'impiego delle maestranze.

Oltre che per la costruzione di nuove navi, si prevedono contributi anche per riparazioni, modificazioni e trasformazioni di navi in esercizio, e complessivamente risulta impegnata, al 15 febbraio scorso, una spesa di 71 miliardi 754 milioni e 655 mila lire. Di questa cifra, 64 miliardi e mezzo son riferiti a nuove costruzioni (che è, poi, lo scopo fondamentale della legge) e 7 miliardi per riparazioni, modificazioni e trasformazioni di

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1958

navi in esercizio. Della somma di lire 74.750 milioni stanziati con la legge n. 859 del 25 luglio 1956 rimangono pertanto disponibili soltanto lire 2.995.344.114.

I colleghi ricordano che il piano approvato è decennale: quindi la legge dovrebbe essere operante per altri 78 mesi con una disponibilità in atto di circa 3 miliardi. Intanto, sono in sospenso al Ministero altre 133 domande di ammissione ai benefici previsti da parte di armatori italiani ed esteri, oltre alle 218 già coperte dai 71 miliardi, per complessive tonnellate 1.300.634, così suddivise: armatori nazionali 96 domande per 903.251 tonnellate; armatori esteri 37 domande per 397.383 tonnellate. Per l'accoglimento di tali domande può essere preventivata una spesa aggiuntiva di 29 miliardi e 500 milioni circa.

Da qui, la necessità di questo disegno di legge, che prevede, appunto, una integrazione finanziaria del piano per 30 miliardi distribuiti in un sessennio, con decorrenza dall'esercizio 1959-60. Secondo il mio modesto avviso, l'onere viene trasferito dall'esercizio 1959-60 e quindi l'odierno provvedimento acquista il carattere di una legge autorizzativa di spesa; dall'esercizio finanziario 1959-60 e per i successivi cinque esercizi si avrà maggiorazione di stanziamento che va da 6 a 4 miliardi. In tal modo verrà garantita la continuazione di una proficua attività dei cantieri almeno per un altro triennio.

In sede finanziaria e da un punto di vista della politica economica generale, questo metodo può suscitare qualche perplessità, perché proiettando gli oneri nel futuro si rende sempre più rigido il bilancio della spesa pubblica.

Ma, nonostante questa perplessità, il parere non può essere che favorevole, risultando osservato l'articolo 81 della Costituzione, perché non s'impegna né l'esercizio in corso né quello 1958-59 per il quale risultano già presentati i bilanci.

Per quanto riguarda la situazione dei noli, ho raccolto dei dati dai quali risulta che non soltanto sono scarse le richieste di nuove costruzioni, ma vengono addirittura annullati ordini anche di navi già impostate. Esistono preoccupazioni anche in ambienti marittimi più importanti dei nostri. In un giornale tecnico ho letto recentemente che gli ambienti armatoriali britannici, sebbene i cantieri abbiano assicurato una produzione a pieno ritmo per 4 anni, sono in allarme, a causa del declino dei noli, che si riflette non solo in una scarsità di nuove com-

messe, ma anche, come dicevo, in alcune richieste di annullamenti di ordinazioni.

Il collega onorevole Casiero ci ha dato qualche cifra: per mio conto desidero aggiungere un'altra, riguardante gli oli minerali: il trasporto golfo Persico-Napoli costava circa 35 dollari nel dicembre del 1956 mentre oggi è sceso a 4 dollari circa!

È, quindi, la crisi dei noli che si riflette sull'attività dei cantieri.

Anche la concorrenza giapponese preoccupa gli ambienti marittimi: i giapponesi sono riusciti, attraverso un'abile organizzazione, a lavorare a tempo di primato...

DUCCI Però, v'è anche una notevole differenza fra le navi costruite in Giappone e quelle costruite in Italia!

TROISI, *Relatore*. I cantieri giapponesi sono attrezzati bene soprattutto per quanto riguarda la produzione in serie; inoltre, non tengono conto del rischio della revisione praticandosi il prezzo fermo e applicano modalità di pagamento favorevolissime: il 50 per cento al momento della costruzione, il 10 per cento alla consegna, il rimanente 40 per cento scaglionato fra i 3 e 5 anni. Ma ciò è possibile perché vi è una struttura bancaria che finanzia in modo particolare i cantieri con crediti a largo respiro.

Quando discuteremo la legge n. 522 esaminammo a lungo la situazione dei nostri cantieri e la necessità di ammodernarli per superare lo stato di inferiorità rispetto ai cantieri esteri conseguente ai maggiori costi. Su questo problema riterrei opportuno che la Commissione si soffermasse di nuovo: questo sacrificio che s'impone alla collettività per il protezionismo marittimo andrà gradatamente decrescendo, perché si prevede che alla fine del decennio i cantieri devono essere in grado di reggersi da soli.

Perciò è opportuno porre l'accento sulla esigenza della razionalizzazione dei nostri cantieri, altrimenti, alla fine del decennio, ci troveremo nella medesima situazione, che imporrà nuovi sacrifici. Inoltre, dobbiamo tener conto di un'altra realtà in atto: l'espansione del mercato, l'attuazione cioè del Mercato comune europeo. Mi risulta che il Consiglio Superiore della marina mercantile, nelle ultime tornate, ha affrontato questo problema, proprio in relazione alla situazione delle industrie navali cantieristiche con la prospettiva del Mercato comune, creando un gruppo di lavoro. È vero che l'articolo 84 del trattato del Mercato comune europeo esclude per il momento i trasporti marittimi ed aerei, ma inevitabilmente ci si dovrà

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1958

giungere, data la stretta unità del sistema dei trasporti.

DUCCI. Il Mercato comune già esiste... abbiamo prezzi internazionali...

TROISI, *Relatore*. Ma esistono diverse legislazioni nazionali variamente orientate per quanto concerne il protezionismo marittimo. Va osservato che la nostra legislazione protettiva delle costruzioni navali è informata a criteri di graduale liberalizzazione.

Concludo, onorevoli colleghi, proponendo l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale

CAFIERO. Ritengo che noi dobbiamo approvare senz'altro questo disegno di legge avendo di mira gli scopi della legge del 1954. Nel 1954 noi istituimmo un sistema di contributi ai cantieri per metterli in grado di costruire le navi. Allora era una situazione puramente cantieristica e noi approvammo la legge consapevoli del sacrificio che avremmo imposto. Noi avevamo in animo di fare in modo che i nostri cantieri si mettessero al livello di quelli esteri, giacché allora c'era una differenza almeno del 30 per cento fra i prezzi dei cantieri esteri e quelli nazionali. Noi non dobbiamo perdere di mira questo scopo. Dato che, nella situazione attuale, i cantieri italiani hanno lavoro fino ai primi mesi del 1960, è nostro compito di esaminare se essi hanno provveduto agli aggiornamenti necessari affinché, a quella data siano completamente ammodernati e in condizioni di opporre una valida concorrenza ai cantieri esteri.

È su questo punto che vorrei richiamare l'attenzione della Commissione. So che il 1957, per due grossi cantieri del Nord non è stato un anno attivo: per uno di essi vi è un *deficit* di 4 o 5 miliardi e per l'altro di due o tre miliardi. Comunque, questa è la situazione. Le commesse, che sono state date a questi cantieri sono cominciate da una base X e poi, a mano a mano, sono aumentate. Possiamo affermare, senza tema di smentita, che le commesse nel 1957 sono aumentate del 60-70 e fino all'80 per cento rispetto a quelle del 1955-56 e ciò a causa di una richiesta generale da parte di tutti gli armatori e anche da parte di altri industriali, che non sono mai stati armatori, richiesta proveniente e dall'Italia e dall'estero donde l'aumento dei prezzi. In questa situazione, non conviene far mancare i contributi ai cantieri: anche perché esiste una legge alla quale lo Stato non può venire meno.

Da un punto di vista però economico conviene dare questi contributi e in pari tempo accertarsi se veramente i cantieri si siano messi sulla strada dell'aggiornamento fino al punto di concorrere con i cantieri esteri quando sarà completamente scontata l'attuale congiuntura e cioè alla fine del 1959 o ai primi mesi del 1960. E quando parlo di verificare questa situazione, pregherei di farlo non nei cantieri privati, perché questi devono affrontare tutti i rischi della industria normale, ma, soprattutto ai fini di creare possibilità di lavoro alle maestranze, nei cantieri che appartengono all'I. R. I. e che rappresentano il 60-70 per cento.

Quanto alla situazione legislativa, ho questa sensazione, ci troviamo di fronte ad una legge, quella del 1954, che è tuttora aperta, ossia una legge che dà contributi per dieci anni senza limitazioni nel numero delle navi. Finché questa legge non sarà modificata, almeno nella limitazione del numero delle navi che possono essere ammesse al contributo, essa deve essere applicata.

Per quanto riguarda l'aspetto finanziario, a mio avviso, l'osservanza dell'articolo 81 non è necessaria, perché l'onere viene riversato dall'esercizio 1959-60 in poi, per cui il piano finanziario stabilito dalla legge n. 589 rimane integro fino all'esercizio corrente e l'esercizio prossimo, per i quali i bilanci sono già stati preventivati.

Quindi, si tratterà, in sede di compilazione del bilancio dell'esercizio 1959-60, di tener conto di quest'impegno di spesa stabilito legislativamente. La legge attuale ha pertanto il carattere di una legge autorizzativa di spesa, per cui non occorre indicare nello stesso provvedimento il cespite di entrata e i mezzi di copertura di cui all'articolo 81.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale non essendovi altri iscritti a parlare.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Mi associo al Relatore soprattutto per quanto riguarda l'osservanza dell'articolo 81.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

« Il terzo comma dell'articolo 1 della legge 25 luglio 1956, n. 859, recante modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, contenente provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento, è modificato come segue:

« Per far fronte all'onere derivante dalla concessione dei contributi ai sensi dei prece-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1958

denti Titoli II e III è autorizzata la spesa di lire 104.750.000.000 da iscriversi negli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per gli esercizi finanziari dal 1954-55 al 1964-65, secondo la ripartizione seguente:

L.	7.750.000.000	per l'esercizio finanziario	1954-55
»	5.000.000.000	»	»
»	8.000.000.000	»	»
»	9.000.000.000	»	»
»	10.000.000.000	»	»
»	15.000.000.000	»	»
»	13.000.000.000	»	»
»	13.000.000.000	»	»
»	13.000.000.000	»	»
»	7.000.000.000	»	»
»	4.000.000.000	»	»

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Scotti Francesco ed altri: Sistemazione di alcune posizioni del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato. (2756); e dei deputati Colasanto ed altri: Riconoscimento del titolo di studio nella sistemazione degli agenti delle ferrovie dello Stato sistemati negli uffici in base alla legge 15 dicembre 1949, n. 966. (3131).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle proposte di legge d'iniziativa degli onorevoli Scotti Francesco ed altri: « Sistemazione di alcune posizioni del personale degli uffici delle ferrovie dello Stato » e d'iniziativa degli onorevoli Colasanto ed altri: « Riconoscimento del titolo di studio nella sistemazione degli agenti delle ferrovie dello Stato sistemati negli uffici in base alla legge 15 dicembre 1949, n. 966 ».

I proponenti delle due proposte, onorevoli Colasanto e Scotti, hanno concordato un nuovo testo, dichiarando che esso non comporta alcun onere e pertanto non occorre il parere della Commissione Finanze e tesoro.

Prego il Relatore, onorevole Zanibelli, di fare il punto della situazione.

ZANIBELLI, *Relatore*. Ritengo che il nuovo testo modificato nei termini concordati fra i due presentatori, onorevoli Scotti e Colasanto, sia tale da meritare l'approvazione della Commissione, in quanto sono state eliminate tutte quelle disposizioni contenute nella precedente proposta Scotti che comportavano obblighi a carico dello Stato per l'eser-

cizio in corso. Ora, il problema trova una sua risoluzione nel senso che l'attuazione di fatto non potrà avvenire che negli esercizi futuri.

Per questa ragione, il Relatore propone alla Commissione l'accoglimento della proposta di legge nel nuovo testo concordato.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale

Do lettura del nuovo testo dell'articolo unico:

« Il personale delle ferrovie dello Stato sistemato nella qualifica di grado X degli uffici o delle stazioni in virtù del disposto del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 9 luglio 1947, n. 667, ratificato con legge 1° dicembre 1951, n. 1308, della legge 15 dicembre 1949, n. 966, viene immesso, se sin dalla data della sistemazione nel grado era in possesso del diploma di scuola media superiore e svolgeva mansioni proprie del personale di concetto, al grado IX del gruppo B o delle stazioni con effetto dalla stessa data, unicamente agli effetti giuridici e di carriera ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Faccio osservare che, il titolo della medesima deve essere quello della originaria proposta di legge degli onorevoli Scotti Francesco ed altri così emendato:

« Sistemazione di alcune posizioni del personale degli uffici o delle stazioni delle ferrovie dello Stato ».

Pongo in votazione il nuovo titolo.

(È approvato).

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Modifiche alla legge 17 luglio 1954, n. 522, recante provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali ». (3657);

Presenti e votanti . . .	38
Maggioranza . . .	20
Voti favorevoli . . .	38
Voti contrari . . .	0

(La Commissione approva).

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 MARZO 1958

« Integrazioni all'articolo 1 della legge 25 luglio 1956, n. 859, a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » (3658);

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	20
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

e della proposta di legge:

SCOTTI e COLASANTO, ed altri: « Sistemazione di alcune posizioni del personale degli uffici o delle stazioni delle ferrovie dello Stato » (2756-3131);

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	38
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Basile Guido, Bensi, Bima, Bogoni, Boidi, Burato, Cacciatore, Cafiero, Calandrone Pacifico, Cappugi, Cerreti, Cervone, Colasanto, Concas, Ducci, Durand de la Penne, Farinet, Fiorentino, Francavilla, Gatto, Graziadei, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Lucchesi, Mancini, Maniera, Menotti, Moscatelli, Petrucci, Reali, Roasio, Rubeo, Simonini, Troisi, Viale, Zanibelli.

Sono in congedo:

Colognatti e De Biagi.

La seduta termina alle 12.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI