

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## XXXIII.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 LUGLIO 1965

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

<b>INDICE</b>		PAG.
	PAG.	
<b>Congedo:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	305	
<b>Comunicazione del Presidente:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	306	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali (2388) . . . . .	306	
PRESIDENTE . . . . .	306, 307, 318, 321	
SINESIO, <i>Relatore</i> . . . . .	306, 314, 316, 318	
GIACHINI . . . . .	307, 313, 319	
MACCHIAVELLI . . . . .	309, 314	
DAGNINO . . . . .	312	
FRANCO RAFFAELE . . . . .	313, 314, 315	
RICCIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	315, 318, 319	
BELCI . . . . .	315	
ALINI . . . . .	316	
CROCCO . . . . .	316	
<b>Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>		
COLASANTO ed altri: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri. (2202) . . . . .	324	
PRESIDENTE . . . . .	324, 326	
MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i> . . . . .	324	
		PAG.
		COLASANTO . . . . . 325
		FIUMANÒ . . . . . 325
		MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . . 326
		<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):</b>
		Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife (2141) . . . . . 326
		PRESIDENTE . . . . . 326, 327, 333
		COLASANTO, <i>Relatore</i> . . . . . 326, 327
		CROCCO . . . . . 326, 327, 333
		FRANCO RAFFAELE . . . . . 326
		MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> 327, 329, 333
		FIUMANÒ . . . . . 327
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 333
<hr/>		
<b>La seduta comincia alle 9,40.</b>		
AMADEI GIUSEPPE, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).		
<b>Congedo.</b>		
PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Fortini.		

**Comunicazione del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che, per la discussione del disegno di legge n. 2388, all'ordine del giorno, il deputato Belci sostituisce il deputato Reale Giuseppe.

**Discussione del disegno di legge: Trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali (2388).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali».

Il relatore, onorevole Sinesio, ha facoltà di svolgere la relazione.

SINESIO, *Relatore*. Ringrazio in primo luogo il Presidente e la Commissione per avermi affidato l'onore di essere relatore del presente disegno di legge.

Mi affiderò ad una stringatissima relazione, per ricordare che il 30 giugno 1964 è scaduta la legge 17 luglio 1954, n. 522, che, con le sue successive modificazioni ed integrazioni, recava provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento.

Nell'ambito di detta legislazione erano stabilite disposizioni di carattere fiscale che derivavano dal riconoscere al prodotto nave la caratteristica di bene extra dogana, ovvero sia di bene comunque esportato.

L'aver introdotto tali disposizioni in una legge specifica per l'industria navale, se rappresentò a suo tempo (1954) un utile e necessario provvedimento, successivamente con il sorgere della C.E.E. è divenuto un fattore negativo.

Infatti, come è noto, la legge n. 522 e le sue successive modificazioni sono state soggette a rilievi della C.E.E. in merito alla loro compatibilità con le disposizioni del Trattato di Roma, in particolare per le disposizioni in esse contenute per gli aiuti diretti; per le agevolazioni di carattere fiscale, invece, nulla è stato finora eccepito dalle medesime autorità comunitarie.

Da quanto ho esposto traggono origine le due proposte di legge separate che il Governo italiano ha approvato nel Consiglio dei ministri del novembre 1964; la prima, relativa al trattamento fiscale, che si identifica con quella sottoposta al nostro esame; la seconda, relativa a provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali (contributo integrativo), tuttora oggetto di esame presso le autorità della C.E.E. Su quest'ultima trattativa il

Sottosegretario di Stato Riccio, che è appena tornato dall'estero, potrà darci qualche ragguaglio.

Il disegno di legge di cui si parla tende, come ho accennato, a concedere ai costruttori navali quelle facilitazioni di cui godono, per l'esportazione, tutti gli altri settori industriali nazionali, indipendentemente da provvedimenti di altra natura che possano essere ritenuti necessari per tale specifico settore.

In verità, se si scorrono i vari dispositivi previsti dal disegno di legge è possibile identificare in essi gli stessi concetti seguiti dal legislatore, per esempio nella formulazione della legge 31 luglio 1954, n. 570, che disciplina la restituzione dell'I.G.E. per tutti i prodotti esportati.

Altri dispositivi, quali, ad esempio, l'importazione in franchigia dei prodotti destinati alla costruzione o alla riparazione della nave, confermano tale concetto, considerando i prodotti stessi quali merci in transito, in quanto provenienti dall'estero e destinati all'estero.

A me sembra superfluo soffermarsi sui singoli aspetti delle disposizioni contenute nel disegno di legge, sia perché trattasi di questioni ormai note, sia perché ricalcano praticamente disposizioni già contenute ed applicate dalla precedente legislazione.

Vorrei porre soltanto in rilievo che il disegno di legge non ha ovviamente il potere di «toccasana» per l'industria navale le cui difficoltà nessuno ignora.

Sono disposizioni di carattere generale, simili a quelle che tutti i maggiori Stati costruttori del mondo concedono alle rispettive industrie navali.

Tutti gli altri problemi (disegno di legge contenente disposizioni di aiuti diretti, compatibilità dei medesimi con le disposizioni del Trattato di Roma, programma di riassetto del settore tracciato nel Piano di sviluppo economico) non hanno nulla a che vedere con il disegno di legge in esame. Certamente, essi sono quelli di maggiore importanza, ma esulano dallo specifico esame ora in corso.

Peraltro, chiudo questa mia sintetica relazione invitando la Commissione a voler approvare il disegno di legge, al fine di addvenire al più presto alla promulgazione della legge stessa e rendere così possibile ai cantieri di uscire da uno stato di incertezza e di inoperatività che dura ormai da un anno.

Soltanto così sarà, infatti, ad essi possibile regolarizzare quei rari contratti che sono riusciti a definire nel periodo della *vacatio legis*, ottenere quei benefici disposti dalla prece-

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1965

dente legislazione e attualmente sospesi per la medesima ragione e, infine, usufruire per il futuro di una precisa normativa in modo continuo.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua brillante e sintetica relazione. Faccio eco al suo auspicio che quanto prima il Governo si renda promotore di disegni di legge che disciplinino definitivamente e esaurientemente la materia.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GIACHINI. Quando si parla di cantieri, onorevoli colleghi, il rischio che ognuno di noi può correre è quello di annoiarsi perché da tempo, purtroppo, siamo costretti a ripetere le stesse cose; ma non ci è concesso « annoiarci »: il problema è troppo grave. Vero è che il disegno di legge in questione esula dai nostri rapporti con il mercato comune e dal problema dello sviluppo dell'industria navale; tuttavia, non possiamo non cogliere tutte le occasioni per riproporre la questione più generale della cantieristica nazionale. Molte volte si è risposto — alla richiesta avanzata dal nostro gruppo di portare il dibattito in Aula, rispetto a questa legge — che avremmo danneggiato la cantieristica. Ma ogni volta si è trattato di una facile propaganda, di una speculazione da quattro soldi. E tanto più quando si tratta dell'industria navalmeccanica per la quale l'orizzonte è serio.

Dichiaro subito che il mio gruppo si asterrà dalla votazione del provvedimento, poiché esso è collegato a tutta la questione della cantieristica in generale.

Un altro aspetto da considerare è la politica di sostegno. Certo esiste un problema specifico, e cioè: come gli altri Stati si comportano di fronte alle industrie cantieristiche.

Sappiamo che la Commissione della C.E.E. a suo tempo ha rigettato il progetto italiano indicando delle modifiche che, se dovessero essere attuate dal Governo italiano, praticamente non si potrebbe parlare di un piano di sviluppo, che la nostra parte considera indispensabile per i cantieri, e nemmeno si potrebbe attuare quel « piano di concentrazione » che si rifà agli accordi dell'8 ottobre 1961, intervenuti in sede di Mercato comune europeo. Se dovessero essere accettate le controindicazioni della C.E.E., tutta la nostra cantieristica sarebbe gettata allo sbaraglio.

Ora risulta ufficiosamente che la Commissione C.E.E. rimane imperterrita nelle sue posizioni e non accetta nessuna controdeduzione del Governo italiano. Sarebbe bene che il Sottosegretario ci dicesse in proposito una

parola chiarificatrice. Se uno dei primi grossi capitoli è quello della politica di sostegno rispetto alle prospettive immediate della nostra cantieristica, ritengo che la nostra Commissione debba, con particolare interesse, svolgere un'azione diretta a discutere questo problema su tutta la linea.

Da anni, siamo di fronte ad un accordo comunitario sottoscritto nell'ottobre 1961, secondo il quale la produzione cantieristica dovrebbe essere « concentrata » nel triangolo Castellammare-Monfalcone-Sestri. Vale la pena rilevare che la media della manodopera impiegata in tali cantieri supera i 45 anni e se noi andiamo innanzi per altri anni senza provvedere, non « concentreremo » un bel niente, ma anzi, scendendo — senza accettarlo — sullo stesso piano concordato in sede comunitaria, noi scompariremo dal novero delle nazioni cantieristiche.

Vi è quindi una grossa questione che investe tutti i problemi dei cantieri. Se esaminiamo il progetto di piano quinquennale per la parte che concerne la cantieristica e la flotta, noi troviamo una grossa contraddizione tra gli obiettivi che si pongono — diminuire progressivamente il *deficit* della bilancia dei noli — e gli strumenti per ottenerli. E, se guardiamo a quest'ultimi, vediamo che essi nemmeno si avvicinano alle reali necessità del prevedibile sviluppo dei traffici marittimi, ma piuttosto sembrano un vestitino fatto a posta per fare bello, nello schema di piano quinquennale, quello che è l'accordo comunitario rispetto alla cantieristica, operante ormai da 4 anni.

Un'altra cosa che vorrei rilevare è che nelle previsioni programmatiche della Fincantieri, assunte ovviamente dal progetto di Piano quinquennale, non si fa più conto, per la nostra cantieristica, di acquisire commesse estere; si rinuncia in partenza a una battaglia che è ancora tutta da combattere.

Vorrei ricordare il Convegno sulla cantieristica promosso dalle assemblee elettive locali di Livorno, La Spezia e Trieste che si è tenuto recentemente e sottolineare che in quella sede non ci si è ridotti a una discussione generale, bensì si è documentata la possibilità d'attuare una linea alternativa rispetto ai cantieri. Gli atti della conferenza della cantieristica di La Spezia saranno rimessi anche alla nostra Commissione, e noi attentamente li dovremo valutare. Ricordiamo che questi hanno un grande precedente: l'analoga conferenza tenutasi, sempre a La Spezia, nel 1961 che, malgrado la doviziosa documentazione, è rimasta lettera morta per il Governo.

Come infatti, onorevoli colleghi, ci possiamo proporre la competitività del settore, se partiamo dal presupposto di tagliare il nostro potenziale produttivo? È ben difficile conciliare queste due cose. Per giungere ad una competitività più alta è necessario vedere come mai altri paesi riescono ad ottenere risultati migliori. Per lungo tempo si è parlato del peso della mano d'opera, ma possiamo dire che uno dei risultati ottenuti dai lavoratori, dai loro sindacati e dal potere locale è che questo capitolo è andato scomparendo e la *boutade* dell'incidenza della mano d'opera sui costi di produzione è svanita.

Il problema reale sta in un processo di concentrazione dei settori potenzialmente connessi alla cantieristica. Se osserviamo come si muovono gli altri paesi, ci accorgiamo che la loro competitività, oltre che in un serio sviluppo tecnologico, risiede nella organizzazione industriale di interi settori dal ramo dei semi lavorati ai prodotti ausiliari, per giungere fino alle compagnie di navigazione. Nel nostro Paese un metodo del genere assumerebbe un aspetto del tutto particolare, ove si consideri che oltre il 75 per cento dei cantieri è a partecipazione statale, e che abbiamo una flotta, l'industria dell'acciaio, della meccanica e della motoristica navale ove operano aziende a partecipazione statale. E, ciò nonostante, finora abbiamo fatto camminare separatamente questi settori e, conseguentemente, ci troviamo in difficoltà per essere competitivi. Qui potremmo contestare al professore Petrilli — teorico della filosofia della « efficienza », che noi pure non accettiamo in quanto riferita all'azienda e non al sistema economico nel suo complesso — il fatto che « l'efficienza » si è fermata davanti ai cancelli delle industrie I.R.I.

Eppure la linea della integrazione fra i diversi settori annessi alla cantieristica è quella che dobbiamo portare avanti, se vogliamo potenziare questo settore. L'interrogativo che ci poniamo — per la posizione che ha l'Italia in Europa e sul mare, per il bisogno che ha di avere una flotta moderna — è questo: è mai possibile pensare, non dico alla riduzione della nostra cantieristica, ma addirittura alla scomparsa dell'Italia da questo settore? Non è allarmismo il nostro. Basta guardare i dati: se continuiamo ad andare avanti così, nel giro di 10 o 15 anni il nostro paese scomparirà dal novero delle nazioni cantieristiche.

Possiamo accettare ciò? Se qualcuno ne dimostrasse la giustezza — ma è impossibile

— potremmo allora rinunciare ad avere una industria navale e andare a comperare le navi all'estero. Ma tutto questo è da dimostrare. Ora, il cosiddetto « piano di concentrazione » (che in sede C.E.E. lo si definisce di « risanamento ») intende ridurre la capacità produttiva intorno alle 500 mila tonnellate, partendo dal presupposto che la capacità produttiva dei cantieri italiani sia di 800 mila tonnellate. È quest'ultimo un dato controverso. Nessuno lo ha dimostrato. E ciò, perché è piuttosto complicato stabilire il potenziale produttivo di un cantiere, tant'è che vi sono dati contraddittori forniti dalla stessa I.R.I. Questa linea è stata assunta nella stesura del Piano quinquennale. Sappiamo che vi è una Commissione presieduta dal Ministro Pieraccini e composta dai Ministri delle partecipazioni statali e della marina mercantile, che sta esaminando la materia e che ha già avuto incontri con le organizzazioni sindacali. Domandiamo: è disposto il Governo a riesaminare tutta la situazione, accantonando gli accordi comunitari?

Questo mio intervento ha valore di richiamo a noi stessi, per un impegno della nostra Commissione ed anche per una azione comune, tra la nostra Commissione e quella del bilancio e delle partecipazioni statali, per imporre una discussione chiara ed approfondita che analizzi tutti i termini della questione, tenga conto di tutte le opinioni e impedisca che l'esecutivo possa chiudersi come un istrice nella difesa di un piano concordato ormai da 5 anni e che, per riconoscimento della stessa C.E.E., non risponde alla situazione, così come si è evoluta nel frattempo e si presenta oggi al nostro vaglio. Perché, se si dovesse continuare ad attestarsi sulla linea di mantenere gli impegni presi, si danneggerebbe fortemente l'industria navale italiana nell'immediato e gradualmente scompariremo da questo settore industriale; e, pur avendo bisogno di una grossa flotta, le navi saremmo costretti a comperarle all'estero e perderemmo quel capitale costituito dalla capacità umana di lavoro che deriva, non soltanto dalla specializzazione immediata, ma anche dalla tradizionale trasmissione, di generazione in generazione, di capacità di lavoro. La media della mano d'opera nei nostri cantieri, anche in quelli che — secondo il piano che per altro noi non accettiamo — dovrebbero rimanere, supera i 45 anni di età; e, se non si assumono giovani, chi darà alle nuove generazioni tutto quello che è frutto di un secolo di lavoro e di esperienza?

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1965

Il nostro è contemporaneamente un atto di denuncia, un grido di allarme, un tentativo di far sì che sia esaminata tutta la problematica, non solo settorialmente, ma nel quadro d'una generale politica del mare.

Il provvedimento certo non risolve quei problemi che stanno alla radice di parecchi mali. Il disegno di legge, in sé considerato, ha un valore relativo, tuttavia, esso offre la possibilità di una discussione. Noi vorremmo che il materiale prodotto in quest'Aula, dai sindacati e dagli enti locali, divenisse base della revisione generale di tutto il settore.

Se ciò non dovesse avvenire, non ne verrebbero a soffrire soltanto i lavoratori, ma la nazione nel suo complesso.

MACCHIAVELLI. L'anno scorso, a chiusura di un mio intervento proprio sui problemi dei cantieri, ho presentato un ordine del giorno, accettato *in toto* dal Ministro. In tale documento si rilevava come fosse in corso tutto un processo di trasformazione nella stessa struttura dei trasporti via mare, la cui crescente espansione era evidente e come il processo di rinnovamento avvenuto nella flotta italiana fosse stato troppo lento, per cui il suo peso specifico nel traffico marittimo mondiale, nella quantità del tonnellaggio e nell'età delle navi, fosse inferiore a quello di altre nazioni, comprese quelle di Paesi aventi minori tradizioni ed interessi specifici del nostro.

Data quindi l'assoluta necessità, ai fini dello stesso sviluppo economico e sociale della nazione, di migliorare la posizione che storicamente spetta alla nostra flotta nei traffici marittimi mondiali, l'ordine del giorno invitava il Governo « a predisporre », a prescindere dai provvedimenti inerenti ai cantieri in discussione davanti al Parlamento, « un piano organico di rinnovamento e di potenziamento della flotta nazionale, in stretta connessione ad un piano di ammodernamento e di sviluppo di tutto il settore navalmeccanico ».

La posizione del gruppo socialista è oggi ancora quella dell'anno scorso; con in più il rammarico che la legge del 1964 è ancora ferma alla C.E.E. e che quella di cui si discute, pur essendo indubbiamente nel suo complesso positiva, è lontana da quel piano organico di rinnovamento e di potenziamento della flotta e dei cantieri indispensabile, se vogliamo risolvere questo grosso problema che interessa l'intera economia italiana.

L'Italia è uno dei Paesi marinari che vanta meno navi: siamo al di sotto del 5 per cento del varato nel mondo.

L'Italia è uno dei Paesi che ha la flotta più vecchia e quindi meno competitiva.

Abbiamo circa il 40 per cento di navi che ha una età superiore ai 15 anni (anche se l'*Augustus*, che ne ha solo 13, si vuole inviare al disarmo per arcani motivi...), contro il 10-12 per cento della Norvegia e della Germania.

Queste due ultime nazioni, oltre che la Francia e il Giappone, non hanno praticamente navi in disarmo: noi ne abbiamo circa il 10 per cento del tonnellaggio totale.

Spendiamo circa 60 miliardi all'anno per l'importazione del pesce fatta da navi persino giapponesi, mentre le nostre cooperative di pescatori non sono in condizioni di rammodernarsi, in quanto non sufficientemente aiutate, e sono costrette a pescare ancora nei nostri mari, poveri, fra l'altro, di pesce (e ricchi di nafta specie in questa stagione).

Dobbiamo quindi affrontare e risolvere il problema in profondità, anche per non perdere una enorme ricchezza: quella della nostra manodopera, altamente specializzata ad ogni livello.

Da Monfalcone, da La Spezia, da Riva Trigoso e specialmente dall'Ansaldo molti lavoratori se ne vanno all'estero o cercano un altro lavoro, più stabile e più redditizio: non solo, ma non si assumono giovani, per cui abbiamo nei nostri cantieri un'età media troppo elevata e quindi preoccupante per il domani.

Eppure c'è una notevole espansione nella produzione cantieristica:

Nel 1964 — mentre noi eravamo praticamente senza legge — si è verificata una produzione di navi, nel mondo, come mai era accaduto.

Perché ciò si è verificato?

Perché tutto il settore navale segue un movimento ascensionale, mentre noi, o siamo fermi o andiamo indietro.

Per le impostazioni sugli scali, nel 1963, si sono avute, in Italia, 402.200 tonnellate: nel 1964, se ne sono avute 338.370.

Per i vari stiamo ancora peggio.

Nel 1963 abbiamo avuto 448.005 tonnellate di naviglio varato: nel 1964, siamo scesi a 357.628.

Complessivamente, il volume dei lavori eseguiti dai cantieri navali è sceso, dalle 484.147 tonnellate del 1963, alle 386.739 tonnellate del 1964.

Il fatto è tanto più preoccupante se lo confrontiamo con quanto avviene nel mondo.

Secondo le statistiche del Lloyd Register, nei primi tre mesi di quest'anno, vi erano

sugli scali mondiali 10 milioni e 941 mila tonnellate, contro i dieci milioni e 200.000 tonnellate del 1964.

In soli tre mesi un aumento di 700.000 tonnellate.

L'Italia come è presente, oggi, nel complesso?

Con 543.000 tonnellate, con una riduzione del 5 per cento rispetto al corrispondente periodo del 1964.

Se vogliamo fare un paragone con un nostro concorrente tradizionale, la Germania, che opera come noi nel M.E.C., vediamo come le cose vadano in modo ancora più negativo.

La Germania ha sugli scali 917.000 tonnellate (pari a quasi il 10 per cento di quelle esistenti nel mondo), con un incremento di 123.000 tonnellate rispetto al 1964.

La Germania è quindi in continua, crescente ascesa, mentre noi seguiamo la parabola opposta.

Perché si è arrivati a questo?

Perché il problema non si è affrontato con coraggio e, se volete, con spregiudicatezza come sarebbe stato necessario.

La attuale capacità produttiva dei nostri cantieri ammonta a 880.000 tonnellate, così distribuite:

640.000 in cantieri I.R.I;

40.000 alla Breda;

200.000 in cantieri privati.

La Germania ha una capacità produttiva invece di un milione e 200.000 tonnellate.

Anche qui i confronti col passato hanno un notevole valore: noi siamo in fase decrescente; la Germania è, invece, in fase ascendente: essa ha raddoppiato i suoi impianti cantieristici rispetto a quelli che aveva prima della guerra.

E qui si apre giocoforza un discorso: quello che sta accadendo alla C.E.E. sulla legge che noi approvammo l'anno scorso e che non va avanti, malgrado tutta la buona volontà del nostro Governo e del suo Ministro della marina mercantile.

Non era una legge tale da dare l'impulso dovuto alla nostra ripresa nel campo delle costruzioni navali: era comunque qualche cosa di più di questa nuova legge di cui discutiamo.

Eppure non riusciamo a superare resistenze, contrasti, veri e propri sabotaggi, specie da parte dell'Olanda e della Germania, che hanno in tempo approvato le loro leggi protezionistiche e vogliono impedirle oggi a noi.

Non è una questione di patriottismo che facciamo, ma di difesa dei nostri interessi,

ingiustamente contrastati da chi dovrebbe avere il buon gusto almeno di tacere.

Onorevoli colleghi, non sappiamo come la questione andrà a finire.

Certo che il problema non verrà risolto né con questa legge né con quella del giugno 1964, ammesso che venga approvata dalla C.E.E. Il problema è grosso: ed è stato posto nella relazione al piano quinquennale di sviluppo.

Secondo le previsioni di tale piano, l'ammontare della domanda è prevista in 350.000 tonnellate all'anno, per un ammontare complessivo di 1.750.000 di stazza lorda in 5 anni. Non abbiamo motivo di discutere tali dati.

Dobbiamo però rilevare che il piano, su questo punto, avrà bisogno di un attento esame.

Bisogna infatti tenere presente che noi possediamo il 27 per cento della flotta del M.E.C., mentre la Germania ne possiede il 24 per cento.

Ma se vediamo che, sempre nel M.E.C., la Germania costruisce il 42 per cento delle navi e noi solo il 17 per cento, vediamo come in questo campo le cose non vadano bene.

Dice la relazione sul « piano » che l'aiuto pubblico alla cantieristica dovrà essere proseguito in una misura corrispondente alla protezione doganale media accordata dalla tariffa esterna comune della C.E.E. ai prodotti meccanici. Ne prendiamo atto e concordiamo.

Ma dato che si dice altresì che un impiego economico della capacità produttiva, nei nostri cantieri, non può comunque verificarsi a livelli inferiori al 70 per cento e che una situazione di equilibrio del settore potrà essere raggiunta con una riduzione di 300.000 tonnellate di capacità produttiva, che scenderà così a 500.000 tonnellate, noi poniamo già oggi una domanda.

Non è possibile aumentare invece la nostra capacità produttiva, guardando anche ai problemi di Monfalcone e La Spezia, allineandoci alla Germania, producendo di più e rinnovando la nostra flotta?

Noi siamo per la « libertà di bandiera », e abbiamo preso volentieri nota delle recentissime riunioni interministeriali sul problema, né ci rammarichiamo di vedere nei nostri porti bandiere straniere, purché non siano di quelle « ombra », disonore della marineria mondiale.

Non dimentichiamoci però di quei 60 miliardi all'anno che paghiamo, per la importazione del pesce, al naviglio straniero. Non dimentichiamoci che la nostra bilancia dei

pagamenti è passiva ogni anno di 180 miliardi per i noli da noi pagati all'estero.

Se quindi investiremo per il potenziamento della nostra cantieristica e, quindi, della nostra flotta, faremo un investimento produttivo, riducendo questo *deficit* della nostra bilancia dei pagamenti, che non è concepibile in un settore nel quale noi vantiamo così larghe e positive tradizioni.

Il disegno di legge sottoposto al nostro esame, contempla previdenze tributarie e fiscali non solo per l'industria della costruzione, ma anche per quella delle riparazioni navali.

Anche qui il discorso non è dei più rosei.

Noi vantiamo grandi tradizioni nel settore.

Alle nostre officine per le riparazioni navali si rivolgevano navi di tutto il mondo; e ciò, non solo perché fossero vicino a grandi porti come quello di Genova, ma per la abilità e la perizia dei nostri tecnici e delle nostre maestranze.

Ma anche questo settore è in crisi: e tale crisi minaccia di estendersi, se non corriamo rapidamente ai ripari.

A quattro passi da noi, stanno sorgendo dei centri di riparazione navale impressionanti. Mi riferisco alla Grecia, a Malta, a Biserta. Nuovi, imponenti centri che — per la loro ubicazione, vicini come sono alle rotte — ci faranno una spietata concorrenza, proprio mentre noi registriamo un impressionante regresso.

Basti per tutti un dato: nella sola città di Genova, dove avevamo ed abbiamo industrie pubbliche e private di prim'ordine, in questi ultimi dieci anni abbiamo avuto una riduzione di commesse e di lavoro pari al 50 per cento: quindi dimezzate.

Due considerazioni quindi e due inviti al Governo: uno di natura strutturale, l'altro giuridico.

A Genova, come in molte altre città, non vi sono bacini di carenaggio adeguati: anzi, a Genova, la nostra maggiore azienda di Stato non ha un bacino galleggiante.

Per restare nel nostro Mediterraneo, quanti sono i bacini di carenaggio costruiti o in via di costruzione? Sei a Malta, sei a Biserta, ancora di più se ne prepara ad avere la Grecia.

È evidente e noto che le industrie di riparazione delle navi nascono e prosperano nelle vicinanze dei grandi porti o lungo le rotte più battute; e ciò per ovvii motivi.

Non è quindi concepibile che mentre nel nostro Mediterraneo si potenzia questa industria, da noi vada contraendosi.

E le riparazioni delle navi sono importanti quasi quanto i cantieri che le costruiscono, in quanto tutto il naviglio è soggetto a riparazioni periodiche e alle trasformazioni inerenti alle spesso mutevoli necessità dei noli, delle rotte, delle nuove esigenze di mercato. È un problema economico: è un problema sociale.

Le maestranze necessarie alla riparazione delle navi devono essere particolarmente specializzate: come e più di quelle occorrenti per la loro costruzione.

Si tratta infatti di lavori difficili e delicati, che possono essere eseguiti soltanto da maestranze che hanno particolari capacità ed esperienza. Sarebbe un vero delitto se noi perdessimo, per l'acuirsi della crisi nel settore, questo capitale che altri non ha.

Circa il rilievo giuridico, anche questo si riferisce alla C.E.E.

Secondo la Comunità economica europea, possono ammettersi a contributo solo quelle riparazioni che superano il 25 per cento del valore della nave. È vero che i migliori lavori, i più consistenti, sono quelli che si riferiscono alle grandi riparazioni.

Ma tali lavori non sono di tutti i giorni: le officine di riparazione delle navi hanno bisogno anche di riparazioni medie e piccole. E se queste non raggiungono il quarto del valore della nave, e vengono di conseguenza escluse dai contributi, fra qualche anno le nostre industrie non eseguiranno che lavori di pronto intervento, dovute ad imprescindibili necessità, e tutto o quasi tutto il settore delle riparazioni sarà costretto a chiudere i battenti.

Aumenta la circolazione delle automobili, ed aumentano le officine di riparazione: aumenta il naviglio nel mondo, e noi diminuiamo, e saremo costretti a diminuire, l'attività delle riparazioni delle navi, lasciando ai cantieri tedeschi, francesi, greci o maltesi.

È un grosso pericolo sul quale richiamo ancora una volta, me lo consenta, l'attenzione del signor Ministro prima che sia troppo tardi.

È stato detto, a proposito di questa legge — da parte comunista — che i Ministri della marina mercantile, in questi anni, hanno solo presentato leggi di aiuti per i cantieri, che si risolvono poi per aiuti all'armamento.

È una verità e noi confidiamo veramente che attraverso un'ampia discussione del programma di sviluppo economico, dove i problemi della nostra flotta e della nostra industria cantieristica sono impostati, si possano

tutti assieme trovare quelle soluzioni che ci possano far nuovamente occupare quel posto che prima avevamo e che andiamo ogni anno perdendo. Ma credono i colleghi comunisti, crede il collega Giachini che senza tali aiuti non si ridurrebbero irrimediabilmente le nostre industrie e la nostra flotta? Non ritengono che abbiamo il dovere di tutelare la occupazione operaia, uno dei problemi maggiori del momento?

In un Paese ad economia mista come il nostro, dobbiamo tenere presente che, a fianco delle industrie cantieristiche e alla flotta di Stato, vi sono anche industrie cantieristiche e armamento privato.

È indubbio che noi dobbiamo potenziare il settore pubblico: di qui le nostre lotte e la nostra quotidiana azione per i cantieri Ansaldo, e per quelli di Monfalcone: di qui le nostre battaglie per la flotta P.I.N., che non vorremmo ridotta, a volte umiliata, ma potenziata in qualità e quantità.

Nel suo recente discorso al Senato, l'onorevole Adamoli ha fra l'altro detto: « Dal 1866 non vi sono stati Ministri della marina mercantile che non abbiano presentato leggi per dare i cosiddetti aiuti ai cantieri, che poi sono stati sempre aiuti dati agli armatori. Si è fatto sempre questo, e sempre portando le stesse argomentazioni: altrimenti non si può affrontare il mercato internazionale, ecc. ». E dopo aver premesso che l'80 per cento della cantieristica è pubblica e il restante 20 per cento è Piaggio, egli ha aggiunto che « nessuno parla di ridurre i cantieri Piaggio, i quali fanno le loro impostazioni produttive come credono ».

Non concordiamo con lui. Siamo per i cantieri di Stato a La Spezia, a Livorno, a Trieste. Ma, piuttosto che vedere ridurre il lavoro, e quindi vedere i licenziamenti, ad esempio, a Riva Trigoso, siamo anche per aiutare la cantieristica privata: non per i padroni, ma per le maestranze, che sono uguali alle altre. Ecco perché avevamo l'anno scorso presentato il nostro ordine del giorno, ecco perché ci siamo richiamati ad esso.

Ed in attesa del piano di rinnovamento e di potenziamento della flotta nazionale, in stretta connessione ad un piano di ammodernamento e di sviluppo di tutto il settore navalmecanico, siamo per questa legge, che, se ha un torto, è quello di essere stata presentata ed approvata troppo tardi.

D'altra parte essa ha le stesse caratteristiche delle leggi di cui usufruiscono tutti gli altri settori produttivi nazionali per la esportazione dei loro prodotti ed è in armo-

nia con le corrispondenti esistenti in tutti gli Stati del mondo.

Né vale la osservazione, da altri fatta, che allorché la nave viene costruita per un armatore nazionale, i benefici non dovrebbero essere concessi, non trattandosi di una esportazione.

L'attività della costruzione navale si distingue da quella di qualsiasi altro settore industriale perché il prodotto nave ha per mercato il mondo, ovverossia è un bene comunque esportato, anche se destinato ad armatore nazionale, specie se di Stato.

Altri Paesi sono stati più privilegiati: si sono approntate leggi, anche nell'ambito comunitario, di sostegno: le hanno emanate tempestivamente, le hanno imposte alla Comunità economica europea, senza quelle incertezze, quei ritardi che dobbiamo invece registrare noi. Questo problema dovremo affrontarlo; e subito, e subito risolverlo. Il Governo sa che lo sosterremo con tutte le nostre forze, in quanto si tratta di un'opera di giustizia, onde difendere la nostra economia e il posto di lavoro per migliaia di famiglie italiane.

È con questo spirito e con i sopradetti intendimenti che noi approviamo la presente legge: rinnovando al nostro dinamico Sottosegretario di far presente al Ministro e al Governo che il problema non può più attendere.

DAGNINO. Anzitutto desidero ringraziare il relatore per la sua precisa, chiara e sintetica esposizione e dichiarare che da parte mia voterò senz'altro a favore del disegno di legge; e ritengo che così si debba fare per cercare di portare un contributo al riordinamento della materia delle costruzioni navali e dei cantieri, un aiuto nel senso della politica del Governo in questo settore.

L'esame di questo disegno di legge in seno alla nostra Commissione ha fatto sì che inevitabilmente il discorso venisse ad essere allargato al problema generale dei cantieri e della marina e su questi temi generali si sono soffermati i due colleghi che mi hanno preceduto nella discussione. Per quel che riguarda questo aspetto generale, i problemi sono due: uno a vasto raggio; su di un largo orizzonte, quello del rinnovamento generale dei nostri cantieri, e sotto questo aspetto non posso che associarmi a quello che ha detto l'onorevole Macchiavelli e cioè aiutare il Governo nel suo complesso, ed in particolare i Ministri della marina e delle partecipazioni statali a procedere ad un piano di rinnovamento e risanamento definitivo dei nostri

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1965

cantieri. Non possiamo aspettare troppo a lungo, perché la situazione, in questo settore si deteriora rapidamente e perciò bisogna non tardare, per non trovarci ad un certo punto, quando si iniziasse l'opera di risanamento, a non poter più risanare niente. Problema quindi di carattere generale, problema vasto.

Su questo grosso e vasto problema si inserisce il problema della legge e degli aiuti ai cantieri e alle costruzioni navali, problema che è fermo in sede di Comunità economica europea. Ed anche qui tutti hanno rilevato da tempo, direi il Governo per primo, che è pericoloso e dannoso per i nostri cantieri questa interruzione e *vacatio* legislativa che dura da più di un anno.

Sotto questo aspetto, mi sembra che debba portarsi il nostro totale sostegno all'opera che il Governo ha svolto e svolge in questo settore. In primo luogo, esso ha presentato due distinti disegni di legge, in modo che quello che abbiamo in discussione andasse avanti; in secondo luogo, notevole è l'opera che esso svolge in sede di Mercato comune.

Il nostro sostegno è dovuto ad una molteplice serie di motivi. In primo luogo, uno degli aspetti fondamentali del mercato delle costruzioni navali e del mercato delle navi in genere, è che esso ha un carattere mondiale, non risentendo dei confini nazionali e dei blocchi di nazioni, com'è appunto il blocco rappresentato dai paesi del Mercato comune. Un secondo motivo — al quale ha già fatto riferimento il collega Macchiavelli — è che gli altri paesi fuori del Mercato comune non rinunciano agli aiuti alle costruzioni navali. Possono esser citati gli esempi recenti della Svezia e della Grecia, che hanno aumentato questi aiuti; del resto nell'ambito del Mercato comune li ha anche aumentati la Germania, sia pure nei limiti stabiliti dal Trattato di Roma. Ne consegue che i sei paesi facenti parte del Mercato comune, mediante la politica della riduzione degli aiuti, arrivano a realizzare l'obiettivo di porsi sempre di più su un piano di uguaglianza tra di loro, ma per ciò stesso indeboliscono in questo settore le proprie posizioni nei confronti di tutti gli altri paesi del mondo. Il mercato delle navi non risponde alle caratteristiche dei mercati degli altri prodotti, per i quali esiste, nell'ambito del Mercato comune, una duplicità di mercato, nei confronti dell'interno e dell'esterno.

Nel dichiarare il nostro sostegno al Governo, non dobbiamo dimenticare, però, che l'episodio, sia pure di grande dimensione,

della legge sugli aiuti alle costruzioni — in esame presso il Mercato comune — è un episodio nei confronti dei nostri cantieri navali.

GIACHINI. La cosa più grave è il tipo di pretese che la C.E.E. continua ad avere nei confronti del ridimensionamento dei nostri cantieri. Esiste un accordo in proposito dell'8 ottobre 1961.

DAGNINO. Non dimentichiamo, per quanto riguarda l'azione complessiva del Governo (Ministeri della marina mercantile e delle partecipazioni statali), il programma di riordinamento, che significa non soltanto riduzione, ma anche riorganizzazione produttiva dei nostri cantieri. Pertanto, a prescindere dagli aiuti dello Stato, i cantieri debbono aumentare la produttività e ridurre i costi di produzione.

FRANCO RAFFAELE. Siamo di fronte ad un altro provvedimento di agevolazione tributaria nei riguardi dei cantieri, perché i nostri cantieri navali non sono competitivi. Una volta si affermava che questa mancanza di competitività era dovuta ai troppo alti salari dei lavoratori; ora non si parla più di salari troppo alti. Eppure è necessario trovare la causa per cui i nostri cantieri non sono competitivi. Abbiamo già chiesto al Governo circa due anni fa, rinnovando tale richiesta un anno fa, perché i nostri cantieri navali non sono competitivi. Il medico visita l'ammalato, diagnostica il male e prescrive una cura. Nel nostro caso, invece, si continua ad erogare ossigeno all'ammalato (cioè, ai cantieri navali) per guarirlo. Ma di che male esso soffre? Il Governo ha ricercato la causa di tale situazione di incompetitività? Eppure, deve essere possibile, com'è necessario, rendere competitivi i nostri cantieri. È inutile rinnovare ogni due anni provvedimenti legislativi per sanare l'industria cantieristica, adducendo il motivo che l'Italia non è competitiva. È necessario ammodernare i cantieri di Trieste, Venezia, Livorno. Invece, anziché curare l'ammalato, se ne amputa un pezzo. Noi abbiamo suggerito diverse soluzioni perché una volta per tutte si trovi il male e si cominci una politica di risanamento dei nostri cantieri. Nel frattempo, con le cure generiche che vengono usate, le cose vanno male per le nostre maestranze. Oltre a coloro che vanno via per raggiunti limiti di età, molti si licenziano perché non hanno prospettive.

Si dice: è la crisi di ordinazione. Ebbene, noi abbiamo una ordinazione *record* nel mondo: le ordinazioni di naviglio ai cantieri inglesi superano tutti gli anni precedenti.

Noi che abbiamo costruito navi per l'Inghilterra, per l'Unione Sovietica, per gli Stati Uniti e per tutti i paesi del mondo che abbiano dei porti — parlo in particolare di Monfalcone dove io vivo — ora non potremmo più costruirne perché non siamo competitivi? Ma perché non siamo competitivi? Il perché è rappresentato dall'alto costo dei materiali, perché l'Italsider fa agevolazioni alla Fiat e non ai cantieri del gruppo, I.R.I. Si pagano ancora l'8 o il 10 per cento per brevetti di motori marini alla Svizzera o ad altri Stati.

È necessario intervenire una volta per sempre e non pezzetto a pezzetto. Si costruiscono nel mondo navi di 160 mila tonnellate e noi vediamo che i bacini fatti a Genova non più tardi di un anno fa, non arrivano a 100.000 tonnellate e sono diventati vecchi non appena costruiti.

Bisogna lavorare con una prospettiva!

SINESIO, *Relatore*. Sì, ma una prospettiva di questo genere e cioè di navi di 160.000 tonnellate, non l'avevano neppure i tecnici.

FRANCO RAFFAELE. Noi a Monfalcone abbiamo uno scalo per costruire fino a 90.000 tonnellate che è già vecchio. Bisogna ammodernare gli impianti e i materiali pagarli a prezzi più bassi. Perché si concede uno sconto — che si dice sia del 40 per cento — alla Fiat e i cantieri dell'I.R.I., invece, non possono averlo?

Noi abbiamo costruito navi per diversi paesi del mondo e bisogna che noi continuiamo a costruirne perché le nostre maestranze sono all'altezza del compito.

Si dice che bisogna chiedere altri fondi per ammodernare gli impianti. Certamente che è necessario, perché altrimenti si perdono anche quelli già stanziati.

Noi abbiamo la bilancia dei pagamenti che è deficitaria nel settore trasporti: il Ministro Spagnoli, nel suo discorso al Senato, ha detto che il problema gli turbava i sonni; ma questi saranno sempre più turbati perché la bilancia dei pagamenti aumenterà sempre più il suo passivo. Il deficit della bilancia dei pagamenti turba i sonni di tutti i benestanti dell'economia del nostro Paese, perché noi abbiamo già avuto nel 1963 un passivo di 65 milioni di dollari, mentre nel 1958 avevamo 60 milioni di attivo. E se andiamo avanti di questo passo, il passivo si aggraverà sempre di più. Lo stesso Ministro, infatti, ha detto che tra 5 anni si passerà, da 140 milioni di merci da e per l'Italia, a 200 milioni. Se pensiamo che queste merci sono trasportate soltanto per il 31 per cento su

navi italiane adesso e che fra 5 anni le merci aumenteranno di circa 70 milioni, certamente questa percentuale sarà ulteriormente ridotta e di conseguenza la bilancia dei pagamenti diventerà ancora più deficitaria di quanto non sia ora. È quindi necessario, non chiudere, ma potenziare i cantieri per aumentare la nostra flotta e contribuire così a sanare la bilancia dei pagamenti.

Le nostre esportazioni, si dice nel piano quinquennale aumenteranno del 10,3 per cento ogni anno e le nostre importazioni del 7,9 per cento. Si prevede quindi un aumento delle nostre importazioni ed esportazioni, il cui 80 per cento sarà trasportato via mare. Conseguentemente, la percentuale delle merci trasportate con navi italiane scenderà, dall'attuale 31 per cento, al 20 per cento circa.

Allora che cosa succederà? Dovremo, o comperare le navi all'estero, oppure dovremo far navigare le nostre merci su navi straniere. Non vi sono altre alternative.

Di fronte a tale situazione abbiamo il piano quinquennale che prevede la riduzione dei nostri cantieri e della nostra capacità produttiva! In esso troviamo una riduzione di 300 mila tonnellate annue, anziché un aumento, e questo perché esigenze di bilancio del nostro Paese lo richiedono. Io non so se il Ministro si rende conto del perché la situazione della nostra bilancia dei pagamenti è quella che è; è certo comunque che il passivo della bilancia dei pagamenti è in stridente contrasto con il piano Pieraccini che prevede la riduzione della capacità produttiva dei nostri cantieri. Ed il collega Macchiavelli aveva speranze nel piano quinquennale!

MACCHIAVELLI. Ho tuttora speranza, nel piano, che, infatti, deve essere ancora discusso.

FRANCO RAFFAELE. Ma se il piano non sarà modificato, sarà una pagina nera per i cantieri italiani.

Mentre il mercato mondiale è in progresso ed aumentano le ordinazioni in tutto il mondo, il piano prevede la riduzione delle nostre capacità produttive.

Noi abbiamo analizzato le cifre e i dati e siamo arrivati a queste conclusioni. È evidente infatti che bisogna aumentare la nostra flotta di pari passo dei bisogni ed è altresì vero che per avere tra cinque anni la stessa percentuale di adesso, noi abbiamo bisogno di aumentare di 2 milioni e 500 mila tonnellate la nostra flotta. Con un piano di aumento annuale della nostra flotta di 500.000 tonnellate, unito, se vogliamo ringiovanire

la nostra flotta, che è fra le più vecchie di tutti i paesi del mondo, ad un programma di rinnovamento del naviglio del '5 per cento annuo (con conseguenti altre 250.000 tonnellate), dobbiamo costruire ogni anno 750.000 tonnellate. Questa cifra sarebbe sufficiente per dare lavoro ai nostri cantieri e per risanare la crisi cantieristica. Questa è la realtà, basata su dati e cifre che nessuno può contestare. In caso contrario vorrebbe dire che, o le previsioni del piano quinquennale sono false oppure non si vuole sanare la bilancia dei pagamenti e si vuole continuare a pagare valuta pregiata per i noli esteri. E questo mentre noi sentiamo l'onorevole Colombo invitare i lavoratori a mangiare meno carne perché valuta pregiata non vada all'estero. E noi spendiamo 180 miliardi per pagare i noli stranieri ed altri 60 miliardi per pagare il pesce pescato con naviglio straniero.

Ecco le contraddizioni di questo piano, contraddizioni certamente enormi.

Quanto al costo della mano d'opera, all'interno del Mercato comune europeo il nostro è il più basso. Io ho dei dati che i colleghi possono trovare nel numero 10 del 1964 della rivista *Marina mercantile*, da cui risulta che il salario-ora dei lavoratori è di 1,25 dollari in Germania, 1,34 in Belgio, 1,14 in Francia, 1,09 nei Paesi Bassi e 1,04 in Italia. In tutti i Paesi del Mercato comune i salari sono dunque più alti che da noi. E noi abbiamo operai e impiegati e tecnici altamente preparati per costruire navi, non soltanto per l'Italia, ma anche per l'estero, che hanno già dato prova delle loro capacità. Essi fuggono all'estero, dove i salari sono superiori e dove il lavoro è più sicuro. Questa fuga all'estero dovrebbe preoccupare il Governo e l'I.R.I. e tutti quelli che tengono alle sorti della nostra economia. La fuga all'estero di queste maestranze è stata messa in rilievo dal collega Macchiavelli. È assolutamente vero che gli operai sono pagati di più in Svezia.

Abbiamo inoltre il problema degli appalti, non soltanto per Monfalcone o Genova, ma per tutti i cantieri; si cerca di appaltare il più possibile; si tratta di appalti di seconda, terza mano. Il Ministro Spagnoli disse un anno fa che bisognava gli si consegnassero dei memoriali, a proposito di tali problemi. Ebbene, io ho consegnato un memoriale nel giugno 1964, ma non ho mai avuto risposta. È necessario che il Ministro si interessi, invece, di questi casi.

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non credo che il Ministro sia tenuto a fare anche le polemiche private,

sulla base di memoriali. Egli potrà considerarli semplicemente elementi di studio. I parlamentari possono fruire delle interpellanze, delle interrogazioni, di tutti i normali strumenti procedurali posti a loro disposizione: se si servono di memoriali, non devono attendersi risposta.

FRANCO RAFFAELE. È scritto a verbale che il Ministro ha affermato che avrebbe risposto. Ed invece non lo ha fatto.

Sottolineo, in conclusione, l'esigenza di un piano di rafforzamento della nostra navalmeccanica; un piano che sia di riorganizzazione del settore, che preveda il potenziamento dei nostri cantieri in modo da renderli realmente competitivi. Inoltre chiedo che non sia decisa la chiusura di nessun cantiere navale; prima della discussione del piano Pieraccini: abbiamo bisogno dei cantieri; non solo per dare lavoro alle nostre maestranze, ma anche per dare un contributo enorme alla bilancia dei pagamenti. In attesa di altre leggi e del piano quinquennale, si deve sospendere qualunque decisione che tenda a far fallire o far diventare rami secchi i cantieri esistenti nel nostro paese.

BELCI. Dichiaro di essere pienamente favorevole al disegno di legge in discussione. Da molti — in particolare, dall'opposizione — si invoca, da parte del Governo, organicità nei confronti della politica cantieristica e della politica dei trasporti marittimi. Mi pare si possa affermare, a tal proposito, che una organicità non deriva dalla contemporanea e materiale presentazione di una serie di disegni di legge alla nostra attenzione, bensì da alcune scelte qualitative che noi invochiamo dal Governo.

A me pare, contrariamente a quanto ha affermato l'onorevole Franco, che il disegno di legge al nostro esame costituisca un primo elemento di organicità, una prima scelta di chiarezza. Infatti, l'aver sganciato il trattamento tributario dal disegno di legge generale, dalla politica di sostegno ai cantieri navali rappresenta un elemento di chiarezza, di certezza ed efficacia.

FRANCO RAFFAELE. Non si sa se di questa legge potrà usufruire il cantiere San Marco di Trieste, visto che se ne profila la chiusura.

BELCI. Ad ogni modo, esso rappresenta un primo atto di organicità. Abbiamo, in forma permanente, un tipo di facilitazione — per una industria che è sostanzialmente di esportazione — sganciata da altri provvedimenti che possono avere condizionamenti internazionali o scadenze nel tempo. Ci muoviamo

su di un piano di certezza e chiarezza — anche se parziale — per la prima volta. La stessa astensione del gruppo comunista, sia al Senato che alla Camera, dimostra che il provvedimento relativo alle agevolazioni fiscali nei confronti dei cantieri rappresenta un elemento positivo. Evidentemente, è un primo capitolo.

C'è poi il problema della politica di sostegno, sulla quale si sono soffermati i colleghi Macchiavelli e Dagnino, e che io condivido, permettendomi di sottolineare soltanto un punto. Lo sforzo che il Governo va compiendo per contestare i rilievi della C.E.E. va da noi sostenuto, rilevando che non è possibile arrivare ad una rigida pianificazione delle posizioni cantieristiche nell'ambito comunitario; deve invece essere accolto il criterio di una certa articolazione nell'ambito della C.E.E., proprio in relazione alla incidenza che l'industria cantieristica ha nei diversi paesi.

Il Governo si troverà poi a dover affrontare il più grosso capitolo che riguarda gli ammodernamenti, le ricostruzioni, le specializzazioni dei cantieri, gli impianti. Su questo punto, mi pare che il Governo abbia già in parte avviato (sono in corso consultazioni con le organizzazioni sindacali) un approfondimento del capitolo cantieristico; tale approfondimento, senza entrare nelle valutazioni dei singoli stabilimenti che sono in crisi, deve puntualizzarsi alla luce di due concetti.

Il primo è che la visione del settore dell'industria cantieristica, nel programma quinquennale, va legata al problema degli equilibri territoriali, cioè all'incidenza dell'industria stessa sulla globale produzione industriale di ciascuna regione.

Il secondo punto è quello di collegare il capitolo riguardante il settore cantieristico alla visione generale della politica dei trasporti marittimi e quindi del rinnovamento della flotta del nostro paese e del tipo di politica dei trasporti marittimi che il nostro paese deve promuovere.

A questo proposito, come ha detto personalmente il Ministro Spagnoli pochi giorni fa, si stanno avviando trattative da parte del Ministro del bilancio con le organizzazioni sindacali per giungere ad una conclusione e mi pare che questo sia un approfondimento che il Governo vuol compiere in questo settore. Ciò significa che, pur intendendo il Governo condurre avanti il piano quinquennale, esso si sta facendo carico perché ognuno possa dare il proprio contributo a definire il capitolo che è certamente il più delicato. Si

tratta della razionalizzazione delle specializzazioni e del rinnovo degli impianti che devono avvenire senza turbative di carattere generale e zonale; e per turbative intendo una declassazione del livello delle zone interessate. A mio giudizio, dunque, questo provvedimento può dare una spinta al rinnovamento della cantieristica del nostro paese.

ALINI. Brevissimamente per dire che anche la mia parte politica non può non associarsi alle considerazioni ed alle sollecitazioni che sono state espresse finora nel dibattito, sia da parte dei colleghi di opposizione, sia, perché così mi è parso di cogliere, nelle argomentazioni di alcuni colleghi della maggioranza, intorno alle esigenze di sollecitare il Governo ad approntare una organica politica in direzione delle nuove costruzioni e delle riparazioni.

Le cose che qui sono state dette denunciano, a mio avviso, una situazione estremamente seria e delicata e, per quel che riguarda il Governo, io penso che esso non può sottrarsi a degli impegni precisi e quindi anche a delle precise responsabilità. Si tratta, in sostanza, di affrontare tutti i problemi con una visione organica della situazione che tenga conto delle esigenze di sviluppo economico del paese, ma che tenga conto, contemporaneamente, anche delle esigenze dell'occupazione e quindi dell'esigenza sociale dei lavoratori che sono addetti alla costruzione di nuove navi ed alla riparazione delle navi vecchie.

Ora il disegno di legge che noi stiamo esaminando e discutendo e per il quale fra poco dovremo passare alla votazione, rappresenta solo un provvedimento estremamente parziale, una agevolazione molto parziale, che, comunque, ed è ovvio, non può risolvere in sé tutti quanti i problemi.

SINESIO, *Relatore*. Non li vuole risolvere.

ALINI. Indubbiamente. Tenuto conto che il provvedimento ha una portata circoscritta, la mia parte politica si asterrà, facendo presente l'esigenza di discutere intorno ad un provvedimento impegnativo che affronti tutta la situazione della cantieristica che è estremamente seria e grave.

CROCCO. Farò alcune osservazioni di carattere marginale e di indole più ampia del problema contemplato dallo specifico provvedimento in esame, riferendomi alle considerazioni qui svolte sugli orientamenti della politica cantieristica e sugli sviluppi di tale politica in relazione alle numerose esigenze che vi si connettono.

Condivido le preoccupazioni qui manifestate, che il problema dei cantieri navali è complicato da un complesso di esigenze di rinnovamento, sia dal punto di vista tecnico-economico, sia dal punto di vista di una nuova politica dello Stato, tanto in relazione alle esigenze nazionali, quanto in relazione alla politica comunitaria europea.

La tecnica cantieristica e la tecnica delle costruzioni navali nel nostro paese sono invecchiate e superate. Poiché il problema della produttività delle costruzioni navali è strettamente legato al problema salariale, è giusto osservare che i salari degli operai dei nostri cantieri non sono tanto elevati quanto è la loro produttività che è bassa e quindi l'incidenza effettiva del costo della manodopera sulle costruzioni navali è maggiore di quanto essa non sia in altri paesi.

Forse si è dimenticato che molti anni or sono, nel periodo in cui era in vigore l'E.R.P., altrimenti detto Piano Marshall, un gruppo di studio americano (il gruppo Stanford) condusse a fondo un'indagine sui cantieri navali italiani. Varrebbe la pena di andarne a rileggere le conclusioni, pur vecchie di venti anni, per constatare quanto poco sia stato fatto per ammodernare e rendere tecnicamente ed economicamente efficiente questo settore critico dell'industria italiana.

Anche nelle costruzioni navali si va verso le specializzazioni e specializzazione significa costruzione, per quanto possibile, in una certa serie per realizzare navi di basso costo anche in relazione al fatto che il rapido progresso tecnologico non consente più ammortamenti lunghi. Un tempo gli ammortamenti della nave mercantile si calcolavano in un periodo di 20, 25 anni. Oggi un calcolo basato sullo stesso periodo di tempo sarebbe un errore di previsione che si scontrerebbe poi con un maggior costo di esercizio o comunque con una minore capacità competitiva rispetto al naviglio straniero.

Occorre quindi impostare una nuova politica cantieristica che tenga conto della necessità di costruire navi a basso costo, tali da consentire ammortamenti più rapidi, tenendo anche conto delle probabili e non lontane trasformazioni che nei prossimi decenni saranno imposte dalle innovazioni tecniche prevedibili nei sistemi di propulsione delle navi.

Si è fatto anche un riferimento alle ripercussioni sulla bilancia dei pagamenti e dei noli. È vero, noi assistiamo ad un progressivo aumento del disavanzo della bilancia dei noli marittimi, ma nello stesso tempo — e l'ho già detto in un mio precedente intervento e pre-

cisamente quando discutemmo la relazione del Ministro Spagnoli — abbiamo assistito ad un contemporaneo aumento dei noli attivi dei trasporti aerei. Per cui, se noi consideriamo la bilancia dei noli nel suo complesso — noli marittimi ed aerei, come per molti aspetti sarebbe giusto fare — noi vedremo che la diminuzione dei noli attivi della marina mercantile è largamente compensata, e tende ad esserlo sempre di più, dai proventi attivi dei trasporti aerei.

Ne deriva un altro problema. Si parla ormai con insistenza di competizione, di concorrenza e di coordinamento tra trasporti marittimi ed aerei, ma nel campo delle rispettive costruzioni il problema è totalmente ignorato. È vero che c'è una espansione della domanda di navi, ma questa espansione non è tanto dovuta ad un fenomeno eccezionale, quanto è correlativa all'aumento dell'espansione dei traffici in tutto il mondo, all'espansione dell'economia mondiale, all'aumento del livello di benessere di tutte le popolazioni e quindi anche ad una maggior domanda globale di trasporti.

Ma la stessa espansione, in misura molto più rapida e intensa, si ha nel mercato delle costruzioni aeronautiche. In Italia si continua a fare soltanto una politica settoriale, col paraocchi, ignorando l'esigenza preminente di evitare gli sviluppi e gli incentivi coordinati, causa di sprechi che non è difficile individuare. Nel campo delle costruzioni aeronautiche si conduce in Italia una politica opposta a quella che si vuole effettuare nel campo delle costruzioni navali. Non esistono esenzioni fiscali ed agevolazioni per le costruzioni aeronautiche; al contrario si incoraggia l'importazione di materiale aeronautico straniero e si scoraggiano le costruzioni nazionali. Da molti anni è infatti in vigore una legge che esenta dai diritti doganali, molto onerosi, i materiali aeronautici — aeroplani, loro parti, motori, ecc. — di produzione straniera destinati ad essere impiegati dalle avio-linee italiane. Se è giusto che dobbiamo incoraggiare con interventi permanenti lo sviluppo dei cantieri navali, non è men vero però che — tenuto soprattutto conto che la proposta di legge in esame si riferisce indiscriminatamente, sia al naviglio da carico sia a quello adibito al servizio passeggeri — bisogna preoccuparsi anche dell'altro settore delle costruzioni, strettamente connesso alla politica dei trasporti, per vedere se nel quadro globale delle costruzioni dei mezzi di trasporto non convenga prevedere un adeguato ridimensionamento delle costruzioni na-

vali nazionali in favore di un maggiore sviluppo delle costruzioni aeronautiche nazionali. Ciò non causerebbe problemi di disoccupazione, in quanto — a parte il fatto che l'incidenza della manodopera nelle costruzioni aeronautiche è sensibilmente maggiore a quella delle costruzioni navali — lo sviluppo di un settore compenserebbe certo l'eventuale modesta contrazione dell'attività dell'altro settore, anche e soprattutto agli effetti del riassorbimento delle maestranze.

Si tratta di un problema generale che ritengo opportuno di aver sollevato, senza che ciò suoni riserva verso il disegno di legge sottoposto al nostro esame, al quale il mio gruppo ed io personalmente, daremo voto favorevole.

**PRESIDENTE.** Nessun altro essendo iscritto a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**SINESIO, Relatore.** Mi dichiaro veramente soddisfatto della brillantissima discussione, che fa il punto sulla situazione dei cantieri italiani; anche se il problema non investe solamente la nostra Commissione, ma pure altre Commissioni.

Io rinvio al Sottosegretario Riccio il pesantissimo fardello di dar risposta ai colleghi, che hanno approfittato della discussione del provvedimento, che indubbiamente incide nel tessuto connettivo dei cantieri italiani, per prendere spunti circa la programmazione della cantieristica. Io ricordo il discorso del Ministro della marina mercantile: la collegialità del Governo destina i fondi a tutte le attività nazionali per cercare di contemperare tutte le esigenze, che in questo momento certamente non sono poche sul tappeto della vita politica e finanziaria del paese. Tenendo conto che si è chiusi in una cornice precisa, determinata dal programma del Governo, il Ministro della marina mercantile non può certamente decampare da questa situazione, come non possiamo decampare noi, anche se viva deve essere la nostra protesta, diretta ad avere il diritto di sviluppare la nostra azione connessa con l'istanza di ricevere l'immediata soluzione dell'emissione del parere favorevole, da parte della C.E.E., sulla legge già ricordata; che giace ancora presso le autorità comunitarie. Sotto questo profilo, mi associo ai colleghi che hanno responsabilmente sollevato il problema; dobbiamo assolutamente fare in modo che la legge venga approvata.

Come hanno detto i colleghi Macchiavelli, Belci, Giachini ed altri, anch'io ritengo che questa accurata analisi vada fatta in occa-

sione della legge sulla programmazione. Allora dovremo sollecitare una variazione del programma, al fine di evitare la paventata emorragia, che grava non soltanto sotto l'aspetto umano, ma anche finanziario. Dovremo trovare nella solidarietà la forza di vincere la nostra battaglia.

Ringrazio tutti coloro che sono intervenuti nella discussione. Inoltre, desidero pregare gli onorevoli colleghi del gruppo comunista e del P.S.I.U.P., che hanno dichiarato la loro astensione alla votazione, di voler rivedere la propria decisione, anche in considerazione del fatto che il disegno di legge ha carattere parziale. Non varare questo provvedimento legislativo significa dar adito a quelle false interpretazioni che non solo degnano del nostro mandato.

**RICCIO, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Non intendo entrare nel merito della approfondita discussione svoltasi durante questa seduta: mi limiterò a fare delle brevi dichiarazioni in rapporto ai vari punti oggi trattati.

Innanzitutto, desidero ringraziare l'onorevole relatore per il proficuo lavoro svolto ed, insieme a lui, tutti i colleghi intervenuti nel dibattito, in quanto dagli intervenuti tutti è emersa una volontà di appoggio alla politica del Ministero della marina mercantile.

Dopo aver adempiuto questo mio specifico dovere, vorrei rispondere alle osservazioni fatte dall'onorevole Crocco. Ovviamente non mi impegnerò in una polemica con il collega Crocco, non avendo io la possibilità di indicare responsabilmente quale politica il Governo intenda intraprendere nel campo dei trasporti, ed, in particolare, dei trasporti aerei. Posso però dire che, se parliamo di sviluppo economico, dobbiamo anche tendere alla conquista dei mercati. E giacché la maggior parte del traffico merci si svolge per via mare, per mezzo della flotta mercantile, ne deriva la insostituibilità di tale traffico ed anche la necessità del potenziamento dei trasporti marittimi. Ed ora, è il caso di richiamare l'attenzione dei colleghi su un altro problema evidenziato nel corso della discussione. Le difficoltà in seno alla C.E.E. sono nate soprattutto dalla mancanza di un piano di riassetto dei cantieri italiani. Ora va rilevato che esiste un rapporto tra un piano di ammodernamento della flotta mercantile ed un piano di riassetto dei cantieri.

Occorrerà, in sede di C.E.E., chiaramente confermare la volontà di attuare un piano di risanamento dei cantieri, per poter ottenere il riconoscimento di una esigenza di inter-

vento di contributo a favore dei cantieri per poter resistere alla concorrenza dei paesi esteri. Nella recente riunione alla C.E.E., nella quale ho capeggiato la delegazione italiana, ho confermato tale volontà ed ho chiesto — e ritengo di aver ottenuto — larga comprensione per le nostre necessità.

Io ritengo che, mentre si andrà avanti con una legge-ponte sui contributi, si provvederà a definire il piano di risanamento, per poi, in coordinamento ed in esecuzione del piano di sviluppo economico; ed in conseguenza, si potrà sostenere la soluzione definitiva con una legge di fondo.

Come ho già detto, non posso dire come sarà realizzato questo piano di riassetto, ma tengo a sottolineare che occorre assolutamente attuare, per coordinarsi con la C.E.E. e per poter giungere ad una razionale politica comunitaria.

GIACHINI. Il Governo intende quindi dire che ritiene in parte superato l'accordo del 1961?

RICCIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io non dico che è superato l'accordo del 1961, ma dico che deve procedersi al piano di riassetto. Vi sono due fatti precisi e distinti: uno è che la C.E.E. richiede il piano; un altro è il parere del C.N.E.L. secondo il quale occorre giungere alla razionalizzazione del settore.

Non parliamo qui del piano del 1961, ma di un piano nuovo che deve ancora essere sviluppato.

Va ricordato anche che si sta costituendo una commissione, che, in sede di bilancio, dovrà strutturare il piano. E per questo quindi che, mentre possiamo affermare con sicurezza che un piano vi sarà (come abbiamo già affermato di fronte alla C.E.E.), non possiamo ovviamente dire ancora nulla sul contenuto del piano stesso.

So che dall'incontro di La Spezia sono emerse molte preoccupazioni, in rapporto a questo o a quel cantiere, ma a riguardo io nulla posso dire in quanto ancora nulla di definitivo esiste.

Mi limito quindi a ribadire che è necessario un programma di razionalizzazione e riassetto dei cantieri. Ciò è soprattutto necessario per determinare una maggiore competitività dei nostri cantieri ed anche per dare maggiori garanzie di lavoro.

E inutile infatti che ci si illuda: oltre al problema della competitività fra i sei paesi della comunità, esiste anche un identico problema nei rapporti fra i paesi della comunità stessa e gli altri.

Altri paesi stanno facendo grandi progressi; prova ne sia la percentuale del 48 per cento di commesse raggiunta dal Giappone. Credo quindi che si possa rispondere alle varie osservazioni, dicendo che è assolutamente necessario realizzare un piano di razionalizzazione e riassetto al più presto possibile; anche perché detto piano è una premessa di natura morale e giuridica per la prosecuzione dei nostri rapporti nell'ambito della C.E.E.

Altro punto da considerare è che, oltre a questo piano di riassetto e razionalizzazione da attuare nell'ambito della comunità, si deve provvedere anche ad un altro piano, con il primo collegato: quello cioè di rimodernamento della flotta.

Infine, voglio assicurare la Commissione che, con la legge dei contributi, un passo in avanti è stato fatto, come ho già detto; ed io mi auguro che presto possa essere presentato il disegno di legge.

Credo di avere in qualche modo risposto alle attese ed alle osservazioni fatte.

Permettetemi di dire ora una parola sul provvedimento al nostro esame, che è l'argomento fondamentale, che ci occupa.

Il disegno di legge relativo al trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali, non introduce un complesso di misure protezionistiche ma si allinea con gli orientamenti già attuati dagli altri paesi nel medesimo settore.

Il trattamento suddetto non è altro che il riconoscimento della particolare situazione dell'industria cantieristica e dell'armamento quali attività sostanzialmente di esportazione: infatti la nave è per sua natura uno strumento di produzione e di lavoro che agisce permanentemente fuori delle barriere doganali ed, agli effetti doganali, essa, appena entrata in esercizio, è considerata un bene extradogana anche se costruita con materiali completamente nazionali e per conto di nazionali. Per converso tutto ciò che è a bordo, ove venga reintrodotta nel territorio nazionale, è soggetto al pagamento dei dazi e degli altri diritti alla importazione.

Il trattamento tributario nella precedente legislazione costituiva una apposita sezione di particolari provvedimenti di protezione e di aiuto. Venuta a scadere la legislazione suddetta col 30 giugno 1964, un'approfondita revisione del sistema in precedenza attuato ha portato alla logica conclusione che il trattamento tributario doveva essere completamente sganciato dalle provvidenze di altra natura ed essere allineato e compreso nella disciplina

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1965

di carattere generale relativa ai beni esportati in relazione alla speciale posizione della nave di cui è sopra cenno.

Con il provvedimento di ordine tributario il Governo ha in sintesi proposto la concessione dei seguenti benefici:

1) Importazione in franchigia di tutti i prodotti esteri interessanti i vari lavori navali ed in esenzione dall'I.G.E. e da ogni altro tributo d'importazione.

È del tutto evidente l'efficacia di tale beneficio in quanto i cantieri vengono posti in grado di scegliere su un più ampio mercato i prodotti e le materie che interessano i lavori navali a più bassi prezzi in esso offerti. Del resto l'importazione in franchigia era già prevista dalla precedente legislazione.

2) Rimborso dell'I.G.E. nella misura del 6,60 per cento e del 4 per cento sul valore rispettivamente delle nuove costruzioni e dei lavori diversi da queste.

Poiché sul valore della nave è compreso il costo dei materiali sul quale grava il suddetto tributo la restituzione di esso incide positivamente sul costo della nave; inoltre è da osservare che altrimenti sarebbero nettamente favoriti i produttori esteri i cui materiali verrebbero impiegati con preferenza per effetto delle agevolazioni di cui al n. 1.

3) Registrazione a tassa fissa ed in esenzione I.G.E. dei contratti ed atti relativi a tutti i lavori navali.

L'onere della registrazione *ad valorem* costituisce come è noto un peso non indifferente e quindi l'agevolazione disposta, nel quadro della diminuzione dei costi e dei gravami inerenti ai lavori navali, si dimostra di notevole efficacia.

4) Esenzione della ritenuta d'acconto di cui alla legge 21 aprile 1962, n. 226.

La ritenuta in questione si risolveva praticamente in una notevole riduzione dei contributi concessi (16 per cento sull'importo globale del contributo) diminuendo in conseguenza l'efficacia di questi e quindi la loro funzione di sostegno.

L'esenzione è stata volentieri accolta dal Governo in modo da restituire piena efficacia ai contributi i quali sono calcolati e concessi nella misura della stretta sufficienza.

Il provvedimento, pur restando nelle linee della precedente legislazione ha introdotto rispetto a questo diverse innovazioni:

1) anzitutto è a tal riguardo da considerare il carattere permanente dei benefici previsti; si eviterà così per l'avvenire che si verificchino interruzioni in tale necessario trat-

tamento. La retroattività, determinata peraltro da considerazioni di equità, non avrà inoltre motivo di ripetersi;

2) le aliquote di restituzione dell'I.G.E. che in precedenza erano del 5 per cento e del 3 per cento sono state elevate al 6 per cento ed al 4 per cento rispettivamente per le nuove costruzioni e per i lavori diversi da queste.

L'elevazione dei suddetti limiti è da porre in relazione all'aumento generale di tale tributo disposto prima nel 1960 e successivamente nel 1964;

3) la registrazione a tasso fisso e la esenzione dell'I.G.E. relativa è stata estesa ai contratti inerenti all'allestimento ed arredamento di navi in costruzione o in esercizio;

4) per favorire la ricerca scientifica e l'istruzione nautica sono ammesse ai benefici le navi aventi tale destinazione.

Alle innovazioni suindicate che hanno migliorato l'efficacia dei benefici vanno aggiunte quelle proposte dal Senato ed accettate dal Governo che riguardano:

1) l'estensione (articolo 4) delle agevolazioni fiscali di cui all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 1° ottobre 1944, n. 367 agli atti costitutivi di garanzie concesse dagli armatori o da altri committenti ai costruttori di navi per l'adempimento delle obbligazioni assunte per lavori navali;

2) la riduzione (articolo 5) da 50 a 25 tonnellate per la esclusione delle navi da pesca in relazione alle precarie condizioni del naviglio peschereccio minore;

3) la soppressione (articolo 5) della esclusione dai benefici dei cantieri di recente o di nuova costituzione;

4) la registrazione a tassa fissa anche di quei contratti che stipulati durante la carenza legislativa, non sono stati presentati nei termini per la registrazione e che avrebbero dovuto essere sottoposti alla registrazione *ad valorem* nonché il rimborso del tributo assolto qualora la registrazione sia stata fatta durante tale periodo;

5) l'esenzione dalla ritenuta d'acconto, come sopra accennato;

6) l'inclusione delle navi da diporto destinate alla navigazione marittima;

7) l'estensione dei benefici previsti dall'articolo 4 ai subappalti parziali.

Innovazioni di carattere limitativo si sono peraltro rese necessarie e sono quelle sottoindicate:

1) tenuto conto della forte concorrenza esercitata dagli altri Paesi sono stati esclusi dai benefici gli apparati motori completi di

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1965

propulsione di potenza normale fino a 250 c.a. e a quelli di potenza normale fra 250 e 500 c.a. con un numero di giri inferiore a 500 al minuto primo.

Essendo sufficiente la protezione doganale gli apparati motori suddetti di costruzione nazionale sono corrispondentemente esclusi dai contributi;

2) sono altresì escluse dai benefici le navi da carico secco di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate e quelle da pesca inferiore a 25 tonnellate.

Tali esclusioni mirano a non incoraggiare la costruzione e l'esercizio di unità non più rispondenti economicamente alle attuali esigenze delle attività marittime.

Sono convinto che il disegno di legge sarà votato nel testo del Senato e ringrazio ancora gli onorevoli colleghi della Commissione della marina mercantile.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Non essendo stati presentati emendamenti, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

Le materie prime, i prodotti semilavorati, i prodotti e macchinari finiti e quanto altro occorrente per la costruzione, modificazione, trasformazione, riparazione, allestimento ed arredamento di navi mercantili per la navigazione marittima, nonché per la costruzione e riparazione dei relativi macchinari, sono importati in esenzione dai dazi doganali, dall'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762 e successive modificazioni e da ogni altra imposta e sovrimposta all'importazione.

Il trattamento di cui al precedente comma è limitato alle materie, ai prodotti ed ai macchinari effettivamente impiegati nei lavori.

Le esenzioni di cui sopra sono concesse, altresì, per i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio destinati a navi di nuova costruzione e a navi in esercizio.

Sono esclusi dall'agevolazione prevista dal primo comma gli apparati motori completi di propulsione di potenza normale non superiore a 250 cavalli asse, quelli, con un numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza normale compresa tra 251 e 500 cavalli asse e quelli a scoppio.

Le materie, i prodotti ed i macchinari finiti di cui ai commi precedenti, provenienti dall'estero, sono assimilati a quelli di produzione nazionale e sono ammessi, ai sensi del

successivo articolo 2, al trattamento di cui fruiscono questi ultimi, quando siano nazionalizzati mediante il pagamento di tutti i diritti doganali vigenti, dell'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762 e successive modificazioni e di ogni altra imposta all'importazione.

I combustibili ed i lubrificanti occorrenti per tutte le prove degli apparati motori completi e dei macchinari in genere installati su navi di nuova costruzione o in esercizio, sono ammessi all'esenzione dal dazio, nonché dall'imposta di fabbricazione e dalla corrispondente sovrimposta di confine.

(E approvato).

## ART. 2.

Le materie, i prodotti ed i macchinari previsti dal precedente articolo 1, di produzione nazionale, effettivamente impiegati nei lavori di cui al primo comma dell'articolo medesimo, nonché i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio, di produzione nazionale, destinati a navi di nuova costruzione o in esercizio, si considerano esportati agli effetti dell'applicazione delle leggi doganali e delle norme che regolano l'imposta generale sull'entrata.

Tuttavia, per le materie, i prodotti ed i macchinari, nonché per i materiali ed oggetti di dotazione e di ricambio, da considerare esportati a norma del comma precedente, non si applicano le disposizioni relative alla restituzione del dazio e degli altri diritti doganali e fiscali diversi dall'imposta generale sull'entrata di cui alla legge 5 luglio 1964, n. 639.

Per i lavori eseguiti dai cantieri navali o da altri assuntori, le agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata di cui al primo comma, si applicano mediante la sola restituzione alla esportazione di cui alla legge 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni, con i criteri e con le aliquote seguenti:

a) navi complete o galleggianti di nuova costruzione: lire 6,60 per cento, da liquidare a favore del cantiere navale che ha effettuato la costruzione, sull'importo fatturato al committente.

Per le navi o galleggianti costruite in proprio dai cantieri, la restituzione è commisurata all'importo addebitato all'acquirente, sempreché la vendita venga effettuata prima della loro entrata in esercizio;

b) modificazione, trasformazione, riparazione, allestimento ed arredamento di navi

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1965

o galleggianti in esercizio: lire 4 per cento, da liquidare a favore dell'assuntore dei lavori, sull'importo addebitato al committente.

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

Quando nei lavori di cui sopra vengono impiegati materiali e prodotti esteri, dall'ammontare delle somme da restituire a titolo di imposta generale sull'entrata, si detrae l'importo relativo all'imposta di cui all'articolo 17 della legge 19 giugno 1940, n. 762 e successive modificazioni, gravante sui materiali e prodotti esteri effettivamente impiegati, che siano stati importati con le esenzioni previste dal precedente articolo 1.

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

Resta fermo quanto disposto dal quinto comma dell'articolo 1 per i materiali ed i prodotti esteri assimilati a quelli nazionali.

(È approvato).

## ART. 3.

Per le materie ed i prodotti, di produzione nazionale, contemplati dall'articolo 1, che siano impiegati direttamente dal proprietario o armatore della nave, senza intervento di cantiere o di altro assuntore, come pure per i materiali e gli oggetti di dotazione e di ricambio e per i macchinari finiti e le parti staccate di essi, di produzione nazionale, destinati a navi in esercizio, le agevolazioni in materia di imposta generale sull'entrata si applicano a norma delle leggi 19 giugno 1940, n. 762 e successive modificazioni e 31 luglio 1954, n. 570 e successive modificazioni.

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

Tutti i materiali ed i prodotti contemplati nel primo comma provenienti dall'estero sono

assimilati a quelli di produzione nazionale quando siano nazionalizzati ai sensi del penultimo comma dell'articolo 1.

(È approvato).

## ART. 4.

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

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

alla costruzione del galleggiante;

alla costruzione degli apparati motori di produzione nazionale destinati a navi in esercizio;

alla riparazione, modificazione e trasformazione di navi o galleggianti in esercizio;

all'allestimento e arredamento di navi in costruzione od in esercizio.

Le disposizioni di cui al precedente comma si applicano ai rapporti contrattuali tra il committente ed il cantiere o l'assuntore dei lavori, ivi compreso il costruttore dell'apparato motore, come pure a quelli posti in essere dal cantiere o dall'assuntore medesimo per affidare ad altra impresa, tutto o in parte, l'esecuzione del lavoro ad esso commesso.

Sono egualmente ammessi a registrazione con il pagamento dell'imposta fissa, e il relativo corrispettivo è esente dall'imposta generale sull'entrata, i contratti inerenti alla prima vendita, nel corso della costruzione o dell'allestimento, di navi iniziate in proprio dai cantieri, nonché alla prima vendita di navi costruite in proprio, sempreché la vendita venga effettuata prima della loro entrata in esercizio.

Sono ammessi a registrazione col pagamento dell'imposta fissa i contratti stipulati dai cantieri, dai committenti e dagli armatori per l'acquisto di materie e prodotti occorrenti ai lavori di cui al primo comma, nonché i contratti per le prestazioni di servizi relativi ai lavori stessi.

Agli atti e contratti con i quali vengono ceduti i ristorni fiscali di cui alla presente legge e i contributi previsti dalle leggi a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento nonché agli atti costitutivi di garanzie concesse dagli armatori o da altri committenti ai costruttori di navi per l'adempimento delle obbligazioni assunte per lavori navali, sono applicabili le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367.

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1965

Le iscrizioni e cancellazioni di ipoteca navale sono sottoposte al pagamento dell'imposta fissa di lire 2.000.

Le agevolazioni di cui ai due commi precedenti sono applicabili, oltreché ai lavori di costruzione, anche agli altri lavori contemplati nella presente legge.

(*E approvato*).

## ART. 5.

I benefici della presente legge non si applicano:

1) per le navi che non siano destinate al compimento di operazioni di commercio ad eccezione delle navi da diporto destinate alla navigazione marittima e dei rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa;

2) per la costruzione di navi da carico secco di stazza lorda inferiore a 150 tonnellate e di quelle da pesca di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate;

3) per le navi abilitate al servizio marittimo dei porti e delle rade;

4) per i galleggianti di ogni specie, ad eccezione dei bacini galleggianti, dei pontoni di sollevamento a struttura metallica e delle draghe;

5) per le navi costruite per conto dello Stato o a questo appartenenti;

6) per le navi abilitate esclusivamente alla navigazione fluviale, lacuale e lagunare.

Sono, in ogni caso, ammessi ai benefici previsti dalla presente legge le navi destinate alla ricerca scientifica e alla istruzione nautica.

I benefici previsti dalla presente legge si applicano, altresì, senza alcuna limitazione, alle nuove costruzioni, comprese quelle militari, destinate all'estero, ed alle navi ed ai galleggianti, compresi quelli militari, modificati, trasformati, riparati, allestiti o arredati per conto di committenti esteri.

(*E approvato*).

## ART. 6.

A tutti i lavori navali in corso di esecuzione alla data del 30 giugno 1964, alle costruzioni di navi non ancora iniziate i cui contratti di commessa siano stati firmati entro la data medesima, nonché alle costruzioni di navi da eseguirsi in proprio per le quali le domande di ammissione al contributo integrativo, ai sensi dell'articolo 4 della legge 31 marzo 1961, n. 301, siano state presentate

entro il termine suddetto, si applicano, anche in via di rimborso, a decorrere dal 1° luglio 1964, le disposizioni del titolo I della legge 17 luglio 1954, n. 522 e successive modificazioni ed integrazioni.

Le disposizioni stesse si applicano, a decorrere dal 1° luglio 1964, anche ai lavori, diversi dalla costruzione, per i quali sia stato, entro il 30 giugno 1964, assunto l'impegno di spesa per la concessione del contributo di cui agli articoli 5, 6 e 7 della legge 31 marzo 1961, n. 301.

Gli atti e contratti aventi per oggetto i lavori di cui ai precedenti commi, stipulati dal 30 giugno 1964 alla data di entrata in vigore della presente legge, soggetti alla registrazione in termine fisso e non sottoposti alla formalità, possono essere registrati a tassa fissa qualora vengano prodotti al competente Ufficio entro il termine perentorio di giorni 60 dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(*E approvato*).

## ART. 7.

Sui contributi erogati dal Ministero della marina mercantile, in virtù di leggi speciali, a favore dei cantieri navali o dell'armamento, non si applicano le ritenute a titolo di acconto, per le imposte e relative addizionali, di cui al testo unico delle leggi sulle imposte dirette, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645, e successive modificazioni ed integrazioni.

(*E approvato*).

## ART. 8.

La presente legge ha efficacia dal 1° luglio 1964.

L'ammissione ai benefici relativi è disposta dal Ministero della marina mercantile.

(*E approvato*).

## ART. 9.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte con gli stanziamenti dei capitoli 169 e 271 del bilancio del Ministero delle finanze per il periodo finanziario dal 1° luglio al 31 dicembre 1964 e con quelli dei corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

(*E approvato*).

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

**Seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Colasanto ed altri: Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri (2202).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Colasanto, Canestrari, Amadei Giuseppe, Reale Giuseppe, De Capua, Alba, Cavallaro Nicola, Sinesio, Iozzelli, Amodio, Mancini Antonio, Sammartino: « Provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per i ferrovieri ».

Comunico che la V Commissione bilancio, in data 1° luglio, ha espresso parere contrario, in quanto « il provvedimento induce nuovi oneri a carico della gestione ferroviaria all'infuori di un quadro di risanamento generale dell'azienda, mentre la costruzione di abitazioni non di servizio per il personale dipendente è problema da risolvere con iniziative a carattere generale, già previste nel programma economico quinquennale (edilizia convenzionata), senza indulgere a soluzioni settoriali e di categoria ».

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Oltre al parere contrario della Commissione bilancio, vi è anche quello della Commissione lavori pubblici che è, quanto meno, non del tutto favorevole. Quest'ultima Commissione, infatti, fa alcune riserve e muove delle censure in parte simili a quelle sollevate dalla V Commissione.

La V Commissione ha espresso parere contrario perché il provvedimento in esame indurrebbe maggiori oneri a carico dell'amministrazione ferroviaria, oneri che non si adeguerebbero alle direttive ispiratrici dell'attuale politica di ammodernamento e potenziamento degli impianti perseguita dall'amministrazione medesima.

Entrambe le Commissioni, poi, (la V e la IX) aggiungono che il provvedimento in esame ha un carattere spiccatamente settoriale e non ritengono giustificata una particolare preoccupazione per la categoria dei ferrovieri, in quanto il problema della casa per i lavoratori deve essere affrontato, organicamente e compiutamente, in altra sede.

A queste due obiezioni desidero rispondere brevemente.

Faccio osservare che qui non si tratta soltanto di un piano che vuole andare incontro alle esigenze umane e sociali del personale delle ferrovie, ma che il provvedimento è congegnato in modo da mettere a disposi-

zione del Ministero dei trasporti mezzi finanziari, non per provvedere comunque ed indifferentemente agli alloggi, ma per costruirli là dove lo richiedano le esigenze dell'esercizio ferroviario.

Praticamente si dà la possibilità al Ministro di far costruire gli alloggi in quelle località in cui alle esigenze di carattere personale si assommano quelle del servizio ferroviario.

Ritengo che la Commissione voglia esaminare il provvedimento e ribadire che esso non si pone come soluzione settoriale di un problema generale, ma che si presenta invece come soluzione settoriale di un problema che è settoriale e particolare delle aziende ferroviarie.

In merito all'altra osservazione fatta dalla V Commissione e che ha indotto tale Commissione ad esprimere parere contrario, faccio rilevare che è stato già ampiamente spiegato come il miliardo annuo posto a carico dell'Azienda ferroviaria si deve intendere integralmente « recuperabile » per la minore spesa che l'amministrazione stessa verrebbe a sostenere per il pagamento dell'indennità di missione. Infatti tale indennità viene concessa, per un certo « arco di tempo » che è a discrezione dell'Amministrazione, a seconda che il dipendente trasferito trovi nella nuova sede un alloggio o non lo trovi. È del tutto evidente che maggiore è la disponibilità di alloggi minore sarà l'occorrenza per il pagamento dell'indennità di missione.

Va notato che il provvedimento, nel solo primo quinquennio di applicazione, metterebbe in circolazione fondi non indifferenti, valutabili (come previsione) a circa 27 miliardi.

La provenienza di questa disponibilità finanziaria, oltre il suddetto finanziamento annuo di 1 miliardo, è costituita: dalla quota parte di 5 miliardi dello stanziamento di 40 miliardi di cui alla legge 27 aprile 1962, n. 211, che nel piano di costruzione alloggi per ferrovieri, approvato con decreto interministeriale del 14 agosto 1962, n. 789, è stato destinato alla costruzione di alloggi di tipo economico; dalle quote mensili versate per il riscatto di queste case; dalla vendita di relitti di aree ferroviarie non utili all'esercizio ferroviario (né per il momento attuale né per il futuro).

Non si tratta quindi di affrontare degli oneri che possano incidere nel bilancio dell'Azienda aumentandone il dissesto; anzi, il provvedimento nel complesso porta un beneficio indiretto al bilancio di detta Azienda.

Consideriamo poi che, se il piano investe una spesa di circa 50 miliardi per il primo quinquennio e di altri 50 miliardi per il secondo quinquennio (quindi complessivamente circa 100 miliardi), soltanto 4 miliardi fanno carico dell'esercizio ferroviario.

Penso che sia necessario quindi riporre all'attenzione della V Commissione il provvedimento, prendendo anche in considerazione la possibilità e l'opportunità di rinunciare al miliardo annuo gravante sull'Amministrazione ferroviaria, dal momento che non si verrebbe a pregiudicare in maniera seria il conseguimento degli scopi ai quali si tende.

COLASANTO. Ringrazio il Relatore per le sue parole e desidero aggiungere solo poche cose.

La particolare situazione dei ferrovieri porta ad affermare che la proposta da me avanzata va considerata, non in funzione delle personali comodità degli interessati, ma in funzione di esigenze del servizio.

In tal modo infatti si agevolerebbe, non solo il problema dei trasferimenti, ma anche quello della reperibilità, in quanto anche in casi diversi da quelli previsti dall'articolo 33, può essere necessario ricorrere ai ferrovieri in ore impreviste, come potrebbe essere il caso di guasti alle linee.

Nessuna norma della GES.CA.L. prevede qualcosa di specifico per i ferrovieri e per le necessità dell'esercizio ferroviario, né i comitati di attuazione (sia centrali che provinciali) hanno tenuto conto delle situazioni particolari dei ferrovieri.

Si tratta, sì, di una soluzione settoriale, ma per una esigenza settoriale e non generale. Inoltre, l'onere di un miliardo che andrebbe a carico delle ferrovie dello Stato servirebbe (al contrario di quanto dice la V Commissione) a migliorare il rendimento delle ferrovie stesse, in quanto è facile capire quale vantaggio rappresenti per i dirigenti la possibilità di avere sempre a portata di mano i ferrovieri.

Inoltre, a tale onere si contrapporrebbe anche il risparmio derivante dalla non erogazione di molte indennità di trasferta e dalla possibilità di disporre di un maggiore numero di ore effettive di lavoro da parte di quanti sono costretti ad impiegare molto tempo in viaggi che si renderebbero inutili.

Un'ultima considerazione, forse la più importante. Con il varo della presente legge, si metterebbe in circolazione una grande quantità di denaro che oggi è del tutto inerte ed infruttifero. Questo aumento del denaro in circolazione, onorevoli colleghi della Com-

missione bilancio, porterebbe grandi vantaggi alla nostra economia, specialmente nel campo edile.

Inoltre a me sembra per lo meno strano che, mentre da tutte le parti si formulano inviti ad incrementare il risparmio, si pongano ostacoli a questa legge che, in definitiva, rappresenterebbe un'ottima forma di risparmio per le categorie interessate.

Altro vantaggio della presente legge, da contrapporre all'onere di un miliardo, è rappresentato dalla possibilità che in tal modo l'amministrazione ferroviaria avrebbe di utilizzare appezzamenti di terreni che, per la loro vicinanza o contiguità con le stazioni o altri impianti, non potrebbero certo essere ceduti a privati, mentre potrebbero esserlo ai ferrovieri, con vantaggio per il servizio pel quale si potrebbero facilmente reperire gli agenti.

Altre considerazioni si potrebbero fare, anche in riferimento alla programmazione generale che niente dice contro quanto da me proposto.

Per tutte queste considerazioni e per altre, facilmente intuibili, che si potrebbero fare, prego l'onorevole Presidente di volere, a mente dell'articolo 40 del Regolamento, invitare la V Commissione a riprendere in esame la presente proposta di legge, magari con l'intervento del nostro Relatore, che illustri a viva voce il punto di vista della X Commissione.

FIUMANÒ. Vorrei ricordare ai colleghi che noi abbiamo rinunciato ad insistere perché si discutesse la proposta di legge n. 1383, da me presentata, insieme al collega onorevole De Pasquale, in quanto abbiamo accettato di discutere i problemi da noi prospettati nel quadro più ampio della proposta Colasanto, riservandoci di introdurre emendamenti alla stessa.

Purtroppo però la V Commissione ha espresso parere contrario alla proposta Colasanto.

A mio avviso, per altro, le giustificazioni, adottate dalla Commissione bilancio in appoggio alla posizione assunta, non sono fondate.

Questo è vero, a meno che non si voglia considerare come un pretesto quello che, sia il Relatore sia il presentatore, hanno accettato per buono. Intendo riferirmi al miliardo che per 4 anni l'amministrazione ferroviaria dovrebbe corrispondere per finanziare il provvedimento. È valida infatti l'osservazione che l'amministrazione ferroviaria stessa potrebbe recuperare la cifra indicata, sotto forma di risparmio nelle spese per indennità

di trasferta e di missione. Tutto questo basterebbe per far cadere le osservazioni della Commissione bilancio; tali eccezioni poi si rivelano del tutto infondate ove si tengano presenti le altre affermazioni fatte, sia dall'onorevole Mancini, sia dall'onorevole Colasanto; intendo riferirmi alla possibilità di mettere in circolazione grosse somme di denaro in un campo, come quello edile, che ne ha grande bisogno.

Anche io quindi penso che si debba insistere affinché la Commissione bilancio riprenda in esame la proposta di legge.

PRESIDENTE. Sentiamo il parere del rappresentante del Governo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo si associa pienamente alla proposta avanzata dal Relatore e dall'onorevole Colasanto per le stesse considerazioni da loro ampiamente svolte.

PRESIDENTE. Personalmente, sono favorevole, non solo alla richiesta di riesame, ma anche a rivolgere alla V Commissione l'invito a procedere al riesame con ogni sollecitudine, in modo di riavere all'ordine del giorno il provvedimento, con l'eventuale diverso parere, prima delle ferie estive.

Sottopongo alla Commissione la proposta, del Relatore e dell'onorevole Colasanto, di sottoporre alla V Commissione bilancio l'opportunità di riesaminare il parere negativo espresso alla luce delle considerazioni dagli stessi svolte.

(È approvata).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### Seguito della discussione del disegno di legge:

**Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere - Piedimonte d'Alife (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2141).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nell'ultima seduta stabilimmo di nominare un Comitato ristretto composto da alcuni componenti la nostra Commissione, con il compito

di recarsi presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per prendere visione degli atti relativi alla gestione in esame.

Prego il Relatore, onorevole Colasanto, di riferire circa tale indagine.

COLASANTO, *Relatore*. Potrei riferire sullo stato delle cose e potrei rifare anche tutta la relazione già svolta. C'è però una questione pregiudiziale che vorrei far presente, ed è questa: i quattro componenti la Commissione non sono riusciti a trovarsi insieme per pervenire a delle conclusioni in un senso o nell'altro, concordi o discordi che fossero.

Vorrei quindi pregare la Commissione di voler rinviare l'esame del provvedimento a domani, onde permettere agli interessati di incontrarsi per decidere insieme quello che si deve proporre alla Commissione, fermo restando, logicamente, la possibilità che ciascuno dei quattro resta libero di esporre il proprio punto di vista.

CROCCO. Come membro del Comitato ristretto ho partecipato all'incontro presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed al successivo incontro che ha avuto luogo presso la Camera con il dottor Ippoliti. Devo dire che il dottor Ippoliti ci ha consegnato uno specchio finanziario organico, contenente i dati riguardanti quella ferrovia, dati relativi al 1962, 1963 e 1964. Faccio presente alla Commissione che tali dati (con i chiarimenti verbali) sono del tutto insufficienti e tali da non consentire, né a me personalmente né agli altri membri del Comitato ristretto, di formarsi un giudizio esatto sull'opportunità e sulla convenienza di approvare il provvedimento che ci interessa.

Mi sono quindi rivolto direttamente alla società (forse facendo un atto di non eccessiva fiducia nei confronti dei dati fornitimi) la quale, senza alcuna riserva, mi ha fornito tutti i dati richiesti attraverso un dettagliato questionario. Detti dati mi hanno consentito di ricostruire l'effettiva situazione della società, in modo così completo da essere attualmente in grado di riferire nel modo più ampio alla Commissione. Tuttavia se la Commissione ritiene opportuno che debba riferire prima al Comitato ristretto non ho nulla in contrario.

FRANCO RAFFAELE. È oggi assente, per indisposizione, l'onorevole Marchesi che ha fatto parte, per conto del nostro gruppo, del Comitato ristretto. Siamo quindi favorevoli al rinvio. D'altra parte, se si rinvia, è più opportuno che l'onorevole Crocco faccia il suo intervento alla ripresa della discussione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi permetto di insistere nuovamente presso gli onorevoli colleghi, affinché vogliano arrivare con urgenza ad una decisione. La società concessionaria ha fatto i lavori e sta gestendo la linea. D'altra parte, le anticipazioni che ha fatto non le consentono più di lavorare a credito. Ha bisogno di realizzare quello che lo Stato ha promesso con impegno formale quando le fu concessa la gestione della linea (decreto presidenziale 22 dicembre 1954, n. 1459), così, come fu autorizzata dalla Commissione interministeriale ad eseguire i lavori previsti dalla legge 1221.

Lo Stato è debitore verso la società concessionaria delle somme per le quali si chiede l'approvazione del Parlamento.

Del resto il presente provvedimento avrebbe potuto essere varato in sede amministrativa, senza bisogno di « disturbare » il Parlamento, se non ci fosse stato l'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1231, che stabilisce che quando le sovvenzioni di esercizio superano i limiti fissati nella stessa legge, dette sovvenzioni vanno disposte con apposita legge.

Ecco perché mi permetto insistere affinché si prosegua nella discussione, visto che con tanta diligenza l'onorevole Crocco si è già procurato tutti i dati necessari, non solo presso il Ministero, ma anche presso la stessa società concessionaria. Proporrei quindi che lo si lasci esporre questi dati, in modo che la Commissione possa formarsi un suo giudizio con conoscenza di causa.

Non credo che l'assenza del collega Marchesi ci debba indurre a rinviare la discussione, in quanto il problema in esame riveste carattere di urgenza. D'altra parte, il collega Marchesi è persona estremamente equilibrata e ragionevole, e quindi credo non si opporrebbe a che siano i suoi colleghi di gruppo a prendere una decisione in merito.

Propongo quindi di continuare la discussione ascoltando la relazione dell'onorevole Crocco.

COLASANTO. Io non insisto nella mia proposta di rinvio e penso che si possa ascoltare la relazione dell'onorevole Crocco.

A mio avviso, alla base di tutto il problema sta il fatto che la concessione fu inizialmente fatta a favore di una società francese; in un secondo tempo fu trasferita ad un'altra società francese, ed infine ad una italiana.

La seconda società francese nell'immediato dopoguerra chiese, in base al trattato di pace, un indennizzo di un miliardo. In seguito si addivenne ad una transazione, in base alla

quale l'indennizzo fu ridotto a 10 milioni, con l'aggiunta però della concessione del primo e del secondo tronco della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.

Oggi l'onorevole Crocco ci dice che i conti non tornano: ascoltiamo quindi e rendiamoci conto dello stato effettivo delle cose prima di deliberare comunque.

FIUMANÒ. Io sono del parere che, non essendo il relatore a conoscenza delle risultanze contabili in base alle quali egli potrebbe dire se le richieste corrispondono alle necessità, sarebbe più serio rinviare la discussione di qualche giorno.

PRESIDENTE. Io sono dell'avviso che, comunque, oggi potrebbe essere ascoltato l'onorevole Crocco.

Se non vi sono obiezioni così rimane stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

CROCCO. Io potrò fornire un quadro completo della situazione in base ai dati fornitimi dalla stessa società, in modo che i colleghi possano formarsi una precisa opinione.

Nell'esaminare il problema, mi sono preoccupato di superare l'impostazione che necessariamente è connessa col presente disegno di legge. In questo infatti non si considera che la rete di esercizio riguarda tre tronchi ben distinti: il primo, a scartamento ridotto, Napoli-Santa Maria Capua Vetere; il secondo, a scartamento normale, Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife; il terzo servito da autolinee.

Sono quindi tre settori di attività di una stessa società, tutti e tre dati in concessione, tutti e tre facenti capo allo stesso Ministero dei trasporti.

Opportunamente il collega Colasanto ricordava che si è giunti alla soluzione attuale attraverso la rinuncia della società all'indennizzo di un miliardo per danni di guerra. Ora io vorrei che il rappresentante del Governo ci dicesse se tale indennizzo era stato chiesto per il solo tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, o per l'intera ferrovia da Napoli a Piedimonte d'Alife.

Questo perché, al momento della ricostruzione, fu autorizzata dal Ministero dei trasporti la spesa di 4 miliardi e vorrei sapere se questa cifra era destinata al solo tratto a scartamento normale o anche a quello a scartamento ridotto.

Vorrei sapere poi come questo si concilia con il fatto che, in base alla legge n. 410, si assicurò alla società un contributo dello Stato

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1965

pari al valore del 100 per cento degli impianti fissi e del 50 per cento del materiale rotabile.

La cosa ha la sua importanza in quanto gli oneri di ammortamento assumono un valore ben diverso (e così anche i 4 miliardi), a seconda che vadano riferiti a tutta la linea o al solo tratto Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife.

In base ai dati fornitici dal Ministero (per il solo tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife), non solo si conferma il disavanzo per gli esercizi passati, ma addirittura si fanno previsioni catastrofiche per il futuro. Detti dati, infatti, indicano un costo chilometrico di 3 milioni 948 mila lire per il 1962; 4 milioni 202 mila per il 1963 e addirittura 7 milioni 551.966 lire per il 1964. Tali dati farebbero addirittura pensare che la società concessionaria si stia comportando come un ente di beneficenza, accontentandosi di 4 miliardi; tale somma infatti non rappresenta che la metà di quanto le servirebbe in base ai dati del Ministero.

Mi sono posto il problema ed ho trovato delle difficoltà a risolverlo, perché con i dati forniti dal Ministero era impossibile ricostruire l'esercizio della società nella sua interezza.

Sono però riuscito a coordinare i dati che ho qui con me, e sono arrivato alla conclusione dell'esistenza di numerose inesattezze. Una prima inesattezza da porre in evidenza è che nei dati del Ministero si omette di porre in evidenza fra le entrate sociali, il contributo che le ferrovie dello Stato corrispondono per il trasporto dei vagoni agganciati ai convogli della società sul tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife. La stessa società mi ha comunicato di ricevere a questo titolo dalle ferrovie dello Stato circa 30 milioni annui soltanto come contributo.

Ma ciò che mi ha reso maggiormente perplesso è il fatto che la società in questione riceve già degli acconti, dell'ordine di 150 milioni annui, sulle somme che dovrebbero essere approvate con il presente provvedimento. Inoltre il tronco a scartamento ridotto della società è a regime di sussidi integrativi e, per il 1964, sono stati concessi in conto 575 milioni. Ne consegue che la linea a scartamento ridotto, che è considerata la più arretrata, si chiude con un esercizio attivo di lire 219 milioni 743.464. Ripeto, ho qui con me i dati forniti dalla società, riguardanti il numero dei viaggiatori, la velocità commerciale, le spese, le tariffe, ecc., dati che parlano chiaro.

Ho anche una lettera nella quale si dice che il tronco ferroviario Napoli-Santa Maria

Capua Vetere riceve sussidi integrativi ed acconti.

Credo sia opportuno avere chiarimenti precisi a questo riguardo.

Il tronco a scartamento ridotto Napoli-Santa Maria Capua Vetere ha un attivo di 219 milioni 743.464. Il tronco a scartamento normale Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife ha un passivo di 121 milioni 345.642, passivo che scende a 93.014.925 ove si tenga conto del contributo delle ferrovie dello Stato. Facendo la somma algebrica abbiamo quindi per i due tronchi un attivo di circa 126 milioni, per cui se anche deduciamo da tale somma il passivo delle autolinee, ne deriva che per porre la società in pareggio sarebbe sufficiente un contributo a chilometro inferiore al massimo previsto dall'articolo 2 della legge.

Siamo di fronte a distinti atti di concessione. Ne deriva che l'economia di ciascuna concessione è stata considerata a se stante. Questo può anche essere un criterio accettabile in quanto ogni linea ha tariffe, costi, previsioni diverse.

I due atti di concessioni sono stati trattati e stipulati separatamente, e per questo motivo non si è fatta la media fra i risultati di esercizio della prima e quelli della seconda.

I risultati economici del solo tratto Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, col loro forte passivo, è senza dubbio il motivo che conduce a giustificare la richiesta di una sovvenzione di 3 milioni e 700 mila lire per chilometro.

Io ho solo riassunto velocemente i dati fornitimi, ma ne fornirò copia alla segreteria della Commissione, per i colleghi che vorranno personalmente esaminarli. Se, come io credo, non ho commesso errori di interpretazione, è evidente che ci troviamo di fronte a due distinti ordini di problemi.

Il primo è di carattere generale. Esso indica che, in sede di definizione degli interventi in materia dei trasporti, bisognerebbe tener conto di tutto il complesso dei finanziamenti, delle agevolazioni fatte alla stessa azienda. Perché anche se è vero che ogni azienda ha costi, prezzi, problemi diversi per ogni suo settore di esercizio, è anche vero che noi dobbiamo considerare detta azienda come un solo organismo economico.

Io ho l'impressione (si tratta soltanto di un dubbio) che gli uffici ministeriali, indotti a ciò dal sistema legislativo vigente, abbiano dovuto risolvere i rapporti con la società interessata, non in maniera globale ma per segmenti.

C'è poi un problema di carattere particolare: questo sistema di determinazione dei contributi in base ai chilometri di linea in concessione è il più idoneo? È vero che la legge prevede tale sistema, ma, *de iure condendo*, noi dovremmo porci il problema della riforma di tale sistema, dando alla sovvenzione un carattere di incentivo e non integrativo.

Per il momento non ho altro da aggiungere, anche se si renderebbero opportune molte altre osservazioni che, per altro, mi riservo di svolgere, se sarà necessario, durante l'ulteriore corso della discussione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il sistema di provvidenze che interessa la ferrovia Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife è regolato oggi sulla base della legge n. 1221 del 1952, che ha disciplinato tutto il settore delle ferrovie in concessione.

Quando l'onorevole Crocco dice che il Governo dovrebbe considerare globalmente tutti i problemi inerenti alle ferrovie concesse, può anche avere ragione, ma tutto questo potrà essere fatto solo con la nuova politica dei trasporti attualmente allo studio (e da attuare mediante legge); non sulla base delle vigenti leggi.

Attualmente tutta questa materia è regolata — come dicevo — dalla legge del 1952. Lo Stato si è sempre rifiutato di assumere direttamente la gestione delle ferrovie attualmente in concessione, in quanto ha sempre ritenuto che sia più economico, pratico ed utile affidare la gestione di dette linee (soprattutto quelle a scartamento ridotto) a privati concessionari.

Allo stato attuale della legislazione, nel bilancio statale esistono capitoli con stanziamento globale di fondi per le sovvenzioni ordinarie (calcolate in base ai chilometri di linea) a favore dei concessionari che gestiscono le ferrovie a loro concesse.

Prima della legge del 1952, n. 1221, infatti, le ferrovie concesse vivevano in piena tranquillità, in quanto i loro bilanci, ove fossero risultati passivi, erano regolarmente integrati, per la cifra scoperta, dallo Stato. La legge del 1952 ha integralmente modificato questo sistema, in quanto ha stabilito che ad ogni linea deve essere assegnata una sovvenzione chilometrica di esercizio, e niente altro. Con l'aiuto di tale sovvenzione la società che ha la concessione, svolge la sua attività sopportando anche l'alea di un eventuale passivo. Il concessionario ha soltanto diritto di chiedere, entro un triennio, la revisione della sovvenzione; per gravi sperequazioni.

L'indennità chilometrica di cui ho parlato, viene ovviamente fissata dopo accurati accertamenti del costo di gestione di ogni azienda concessionaria.

Fino a quando, però, tutto questo settore non sarà completamente riordinato, fino a quando lo Stato non si deciderà a rivedere la situazione delle linee in concessione (possibilmente sostituendo le linee ferroviarie molto passive con autolinee), fino a quando questo non sarà fatto e fino a quando lo Stato non avrà i fondi a disposizione per effettuare tutti questi ammodernamenti, la situazione resta quale è.

La ferrovia di cui ci stiamo occupando, è costituita da due tronchi: il tronco Piedimonte d'Alife-Santa Maria Capua Vetere ed il tronco Santa Maria Capua Vetere-Napoli.

Prima che si articolasse questo disegno di legge, tutta la materia era stata sottoposta all'esame di una Commissione interministeriale, la quale, in applicazione alla legge n. 1221, ha il compito di vedere, volta per volta, dopo compiuto l'ammodernamento (che in questo caso, era stato fatto nel primo tronco in base alla legge n. 410), quali sono le sovvenzioni chilometriche che vanno riconosciute ai concessionari, secondo un piano finanziario che è determinato e previsto dall'articolo 6 della legge.

Ora, la Commissione interministeriale ha esaminato tutte queste situazioni e si è preoccupata dei problemi ai quali ha accennato l'onorevole Crocco. Così, ad esempio, ha considerato che la nuova sovvenzione dovrebbe riguardare l'intera linea, ed in tal senso la concessionaria ha redatto domanda in data 14 gennaio 1961; ma poiché il tronco Napoli-Santa Maria Capua Vetere deve essere ancora ammodernato, e non si sa ancora quando ciò sarà possibile per l'ingente spesa che comporta, mentre è urgente provvedere all'apertura dell'esercizio dell'altro tronco già ammodernato, si è ritenuto opportuno scindere i due tronchi, considerandoli a se stanti, avendo differenti caratteristiche ed essendo indipendenti l'uno dall'altro (il primo è a scartamento normale, il secondo a scartamento ridotto).

Ora, siccome per il tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife non si è applicato l'articolo 3 della legge n. 1221 (in quanto tutti i lavori effettuati sono stati fatti — come ho detto — in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410), ma si è applicato l'articolo 5 di detta legge, si è ritenuto che la compilazione del piano finanziario per la valutazione

della sovvenzione di esercizio potesse essere fatta separatamente per il tronco in questione.

La Commissione interministeriale, per la verità, aveva preso in esame il programma di ammodernamento anche del tratto Santa Maria Capua Vetere-Napoli e si era espressa favorevolmente con voti del 28 novembre 1957, 27 gennaio 1959 e 29 aprile 1960. Tali voti non hanno però avuto seguito a causa principalmente della ingente somma necessaria per l'attuazione del piano di ammodernamento, non disponibile sui fondi stanziati per l'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Così si è ritenuto che il conteggio per il piano finanziario, potesse essere fatto separatamente. La Commissione interministeriale ha, quindi, fatto detto piano sull'esame dei dati presentati dalla società concessionaria, la quale per la verità tendeva ad « inflazionare » le cifre, per ottenere una sovvenzione chilometrica di esercizio che fosse superiore a quella fissata dal provvedimento e portata all'approvazione del Parlamento.

Si sono esaminate due voci: spese ed introiti.

Per quanto riguarda gli introiti si è proceduto per dati di previsione (trattandosi di calcolare dei proventi di traffico negli anni successivi per tutta la durata della concessione) e nel far questo si sono verificate delle « discrepanze » fra società concessionaria e gli uffici dell'Ispettorato della motorizzazione.

Per quanto riguarda gli introiti, dunque, la concessionaria ha preso per base il traffico avutosi nei precedenti anni sull'autolinea sostitutiva Napoli-Caserta-Piedimonte d'Alife, pari a 517 mila viaggiatori trasportati su un percorso medio di 30 chilometri, corrispondenti a 15 milioni 510 mila viaggiatori-chilometro, di cui è stato previsto di poterne assorbire con la ferrovia il 70 per cento ed avere in breve tempo un incremento del 25 per cento.

Inoltre, è stato previsto un ulteriore afflusso di traffico di 135 mila unità da paesi vicini, che dovrebbero essere collegati alla ferrovia con servizi automobilistici gestiti dalla stessa società, nonché un assorbimento del 20 per cento dei circa 500 mila viaggiatori attualmente trasportati dalle linee automobilistiche gestite da altre società concorrenti.

Tali previsioni appaiono piuttosto ottimistiche in quanto partendo dai 15 milioni 500 mila viaggiatori-chilometro dell'autolinea sostitutiva, si può ragionevolmente confermare soltanto la previsione di assorbimento del 70 per cento da parte della ferrovia, con un incremento, però, del 20 per cento per il miglior

servizio e per incremento naturale, ed un assorbimento complessivo del 25 per cento, pari a circa 3 milioni di viaggiatori-chilometro, del traffico delle altre linee concorrenti che servono paesi vicini alla ferrovia, i cui abitanti dovrebbero affluire a quest'ultima in quanto questa offrirà maggiore comodità e celerità degli altri servizi.

In definitiva si è ritenuto che il traffico viaggiatori presumibile ammonti a circa 16 milioni di viaggiatori-chilometro.

La concessionaria ha fatto anche una valutazione presuntiva delle percentuali delle varie categorie di viaggiatori paganti diverse tariffe (prima, seconda classe, abbonamenti, ecc.).

Nel piano presentato il 14 gennaio 1961 essa aveva previsto delle tariffe sensibilmente inferiori a quelle delle ferrovie dello Stato e ciò allo scopo di poter vincere la concorrenza delle autolinee; ma, tenuto conto dei recenti aumenti applicati da queste ultime, la concessionaria stessa ha richiesto, in data 6 dicembre 1961, di maggiorare dette tariffe del 15 per cento per i biglietti ordinari e del 10 per cento per gli abbonamenti.

Con tali aumenti le tariffe ordinarie vengono a risultare all'incirca eguali a quelle delle ferrovie dello Stato, mentre alquanto superiori risultano quelle per abbonamenti, sebbene ancora inferiori a quelle delle autolinee.

Tenuto conto, poi, delle percentuali presunte per le varie categorie di viaggiatori, la media generale risulta di lire 4,90 per viaggiatore-chilometro e pertanto l'importo lordo presunto degli introiti risulta di lire 78 milioni 400 mila, e, quindi, dedotte le tasse erariali dell'8 per cento, gli introiti netti risultano di lire 72 milioni 600 mila.

Per quanto invece riguarda gli introiti presumibili per le merci, nel progetto di massima presentato nel 1953, per la ricostruzione della ferrovia, la concessionaria aveva esposto una lunga e dettagliata analisi del complessivo di esportazione e importazione nella zona alifana, in base ad elementi forniti dalla Camera di commercio di Caserta, dalla quale aveva desunto il traffico attribuibibile alla ferrovia. Però pur ammettendo che i quantitativi di merci in movimento nella zona siano effettivamente quelli allora previsti, la stessa concessionaria ritiene oggi che, in relazione allo sviluppo dei trasporti su strada, ben poco di detto traffico si riverserà sulla ferrovia.

Si è poi considerato che, assumendo il dato massimo di tariffa riferito alle altre fer-

rovie concesse della stessa zona, la presumibile tariffa merci poteva ammontare a lire 1 milione 160 mila per tonnellata-chilometro, pari ad un introito netto di 28 milioni di lire: A questo introito si sono aggiunti i proventi derivanti dai bagagli e altre fonti varie, per un ammontare di 3 milioni di lire. Il programma di esercizio proposto per la linea prevedeva 7 coppie di corse da effettuarsi sulla linea sociale con un prolungamento fino a Napoli; tale prolungamento doveva effettuarsi sulla linea delle ferrovie dello Stato. Quest'ultimo — incassando l'importo dei biglietti viaggiatori — si impegnava a corrispondere alla società concessionaria un compenso per le spese di trazione pari a 115 mila lire per chilometro; ciò comportava un ulteriore introito di 31 milioni 700 mila lire che, detratta la I.G.E., dà un netto di 30 milioni 755 mila lire.

Gli introiti dei servizi diversi, compresi quelli automobilistici, sono previsti in 31 milioni 140 mila lire.

In definitiva quindi è previsto un ammontare complessivo di introiti pari a 134 milioni 200 mila lire.

Al passivo sono state calcolate varie voci. Era nata, in sede di commissione di accertamento, la questione se si dovesse o meno (nel piano finanziario) inserire le quote di interessi ed ammortamento (pari al 10 per cento) per un totale di 261 milioni:

E anche sorta la questione circa il conteggio (sempre nel piano finanziario) degli interessi del 5,50 per cento sui capitoli di spesa di 715 milioni.

L'amministrazione non avrebbe ritenuto legittimo introdurre queste due voci di spesa (ammontanti a circa 1 miliardo) fra le spese della società; fu allora chiesto il parere del Consiglio di Stato, il quale ritenne che le due quote di cui ho parlato (lettere *c* e *d*) dell'articolo 6 della legge n. 1221) avrebbero dovuto essere incluse nel piano finanziario della società.

Le spese di esercizio si riferiscono particolarmente alla retribuzione del personale, che è costituito da 106 unità (di cui 90 di ruolo e 16 avventizi) per un ammontare globale di 124 milioni e 940 mila lire per ogni anno. Le spese per il carburante e i lubrificanti sono state determinate in base alla percorrenza, ed ammontano a 54 milioni 753 mila lire.

Per la manutenzione della linea la società concessionaria aveva dichiarato una spesa di 666 mila lire a chilometro; l'amministrazione ha ritenuto di dover ridurre questa cifra a

454 mila lire per chilometro, per un totale di 11:500.000.

La spesa di manutenzione del materiale rotabile era stata fissata dalla società in varie cifre che sono state ridotte dall'amministrazione.

La spesa complessiva per la manutenzione del materiale rotabile è stata così fissata in 17 milioni e 253 mila lire.

Le spese generali che la società aveva esposto in una cifra ritenuta eccessiva, sono state ridotte e fissate in 30 milioni.

Complessivamente quindi le spese di esercizio sono state previste in 245 milioni e 440 mila lire. Aggiungendo quelle relative ai servizi automobilistici, la spesa complessiva di gestione è stata fissata, dall'Ispettorato della motorizzazione, in 275 milioni 615 mila lire.

Quindi il passivo del piano finanziario ammonta a 327 milioni 578 mila lire.

Deducendo da questo passivo l'attivo già calcolato, la cifra residua è di 162 milioni 238 mila lire, pari a 3 milioni 948.900 lire per ognuno dei 41 chilometri della linea in concessione.

Questo è il voto finale espresso dalla Commissione interministeriale e definitivamente approvato.

Ora, se non fosse espressamente stabilito nella legge (ultimo capoverso dell'articolo 2 della legge n. 1221), questa sovvenzione di 3 milioni e 900 mila lire per chilometro avrebbe potuto essere concessa in via amministrativa; il Ministero, però, non aveva questa facoltà ed è questo il motivo della presentazione del presente disegno di legge.

In questa situazione i parlamentari hanno certamente tutto il diritto di andare a controllare le cifre indicate, ma devo anche dire, in base alla mia esperienza, che bisogna pur fare un atto di fiducia nei confronti degli uffici dell'amministrazione. Né un ministro, né un parlamentare, ha la possibilità materiale di rivedere certi conteggi; se gli ispettori ci dicono, ad esempio, che per il carburante è necessaria una certa spesa, noi non siamo certo in grado di andare a controllare l'esattezza o meno di questa affermazione. Dobbiamo quindi aver fiducia negli uffici competenti, tanto più che il loro solo interesse coincide con l'interesse della pubblica amministrazione.

È per questi motivi che fin dal primo giorno io dissi che non dovevamo pretendere, qui in Parlamento, di andare a rifare tutti i calcoli fatti dagli ispettori della motorizzazione, nei quali non possiamo non aver fiducia.

Devo, per tranquillità, far presente che ci sono altre ferrovie concesse, che hanno sovvenzioni di esercizio maggiori di questa. Così le ferrovie sarde, con oltre 5 milioni, la ferrovia sud-est con oltre 9 milioni, la Cancellone-Benevento con oltre 6 milioni, la ferrovia che da Domodossola va verso la frontiera con oltre 5 milioni.

Tengo a rilevare che tutto ciò non deve per nulla meravigliare, perché, in sostanza, queste ferrovie concesse si trovano in condizioni assai peggiori di quelle in cui versano le ferrovie dello Stato. Queste ultime, infatti, possono vantare di essere gestite direttamente da parte dello Stato e di essere trattate quindi con la massima « oculatezza », cosa che invece difficilmente può realizzarsi quando si tratta di ferrovie concesse. Tuttavia, è noto che anche le ferrovie dello Stato sono gravemente passive.

La situazione attuale è determinata da diversi fattori: i prodotti del traffico che sono in diminuzione, le tariffe che non sono state ritoccate per ragioni sociali; viceversa, i costi di gestione aumentano ogni giorno insieme con i salari, gli stipendi al personale e tutte le altre materie prime (carburanti e lubrificanti).

In fondo, se tale ragionamento è ammesso e vale per le ferrovie dello Stato, perché non dovremmo ammetterlo per le ferrovie concesse, ove il traffico sta sensibilmente diminuendo?

Ecco perché la Commissione interministeriale è orientata nel senso di cercare di ammodernare tutte le ferrovie estremamente passive, sostituendole con autolinee.

In una seduta di una settimana fa si è proposta la trasformazione di due linee concesse, delle quali una in Italia settentrionale, la Voghera-Varzi. Benché situata in una provincia altamente industrializzata e di notevole livello economico, detta ferrovia non trova il gradimento del pubblico tant'è che è continuamente « disertata » dai viaggiatori. Senonché di fronte alla proposta ed alle decisioni della Commissione, tutte le autorità locali sono insorte a difesa della conservazione di quella ferrovia, malgrado il suo bilancio deficitario.

Il Ministero dei trasporti si rende conto della necessità di ammodernare molti di questi tronchi, ma va incontro sempre a delle difficoltà notevoli a causa di un prevalente spirito campanilistico e provincialistico piuttosto contraddittorio. Infatti, mentre si parla male di queste ferrovie « che non servono » e

che « potrebbero essere benissimo sostituite dal mezzo gommato » sia per quanto riguarda i viaggiatori che per quanto riguarda le merci, nel momento in cui si studia il modo di sostituirle, succede il « finimondo ».

Fatte queste considerazioni, dobbiamo constatare che il problema deve in qualche modo essere risolto, in quanto lo Stato si è formalmente impegnato con precedenti validi provvedimenti, nei confronti della concessionaria. Stante questo impegno, se oggi il Parlamento si rifiutasse di approvare la sovvenzione, la concessionaria avrebbe titolo legittimo per agire contro lo Stato per il risarcimento dei danni e per inadempienza.

Ora, non si può non considerare che il Ministero, che ha la responsabilità di rivedere ogni cosa, e della interpretazione ed esecuzione delle leggi, non si sarebbe permesso di presentare al Parlamento una legge a cuor leggero, come se la cifra di 3 milioni 948.900 lire fosse frutto di un puro atto di arbitrio. Quella cifra, come ho già rilevato, è invece il frutto di calcoli accurati compiuti dagli uffici tecnici sulla base di previsioni, previsioni fondate e legittime, più ristrette comunque e meno larghe di quelle fatte dalla società concessionaria che era portata ad allargare le cifre ed a chiedere sovvenzioni maggiori di quelle previste.

Come l'onorevole Crocco ha dichiarato, si è constatato che questa sovvenzione è già inadeguata alle esigenze, perché superata dal *deficit* di esercizio.

Infatti, innegabile sarà il diritto ad una revisione, entro il triennio, di questa sovvenzione che oggi stiamo determinando. L'Ispettorato della motorizzazione, quando la concessionaria presenterà i conti, deciderà se respingerla o entro quali limiti accordarla. Perciò non mi stupirei se detta sovvenzione dovesse venire raddoppiata.

È l'ingranaggio della legge, è il sistema di regolamentare e disciplinare l'esercizio e la efficienza delle ferrovie date in concessione ai privati! La situazione è questa: finché non la eliminiamo, lo Stato ha quest'obbligo di corrispondere la sovvenzione. È stato mio dovere illustrare la situazione in dettaglio e mi parrebbe una cosa estremamente difficile che la Commissione, anche attraverso un Comitato ristretto, dopo avere esaminato conti, registri e fatture, sia in grado di rifare detti conti al centesimo, per decidere se i 3 milioni e 900 mila lire debbano venire diminuiti rispetto alla misura predetta determinata dagli uffici della Commissione interministeriale.

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1965

Ritengo di avere messo sufficientemente al corrente gli onorevoli colleghi di come stanno le cose e spero che essi si siano resi conto della situazione per arrivare ad una decisione consapevole e ragionata, nel senso proposto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

CROCCO. Il punto fondamentale rimane tuttavia il sussidio integrativo che la società riceve!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero precisare ancora che finché non viene approvato questo disegno di legge la società concessionaria percepisce sussidi integrativi di esercizio, che non sono a fondo perduto, ma in acconto di quella che sarà la liquidazione finale della sovvenzione che sarà fissata con la legge emananda.

CROCCO. I 575 milioni all'anno per lo scartamento ridotto diventano 13 o 14 milioni a chilometro. Ora con i 3 milioni e 900 mila lire della nuova legge si arriva alla somma di 18 milioni per chilometro.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla prossima settimana.

*(Così rimane stabilito).*

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione del disegno di legge:

« Trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali » (2388):

Presenti . . . . .	28
Votanti . . . . .	20
Astenuti . . . . .	8
Maggioranza . . . . .	11
Voti favorevoli . . . . .	20
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Amadei Giuseppe, Amodio, Baldani Guerra, Belci, Bianchi Gerardo, Canestrari, Catella, Cavallaro Nicola, Colasanto, Crocco, Dagnino, De Capua, Di Piazza, Gonella Giuseppe, Macchiavelli, Marchesi, Massari, Sammartino, Sinesio e Veronesi.

*Si sono astenuti:*

Alini, Calvaresi, Fiumanò, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, La Bella, Pirastu.

*È in congedo:*

Fortini.

**La seduta termina alle 13,30.**

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI