

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXIII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 MARZO 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.	PAG.
Congedo:		
PRESIDENTE	711	
Comunicazione del Presidente:		
PRESIDENTE	712	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		
Modifiche alle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni (3707)	712	
PRESIDENTE	712, 714	
AMODIO, <i>Relatore</i>	712	
FRANCO RAFFAELE	712, 713, 714	
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	713	
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		
Ulteriore integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1 (3779)	715	
PRESIDENTE	715, 716	
BELCI, <i>Relatore f.f.</i>	715	
FRANCO RAFFAELE	716	
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	716	
		Disegno di legge (Discussione e approvazione):
		Stanziamento di 260 milioni per l'esecuzione di lavori urgenti sulle ferrovie Sangritana, Alcantara-Randazzo, Motta Sant-Anastasia-Regalbuto e Circumetnea (3444)
		PRESIDENTE
		MANCINI ANTONIO, <i>Relatore</i>
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE
		La seduta comincia alle 9,20.
		AMADEI GIUSEPPE, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. (<i>È approvato</i>).
		Congedo.
		PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Catella.
		Comunicazione del Presidente.
		PRESIDENTE. Comunico che, per la discussione dei provvedimenti all'ordine del giorno della seduta odierna il deputato Basile Guido sostituisce il deputato Barzini.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche alle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni (3707).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche alle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni » (3707).

Do la parola all'onorevole Relatore, Amodio.

AMODIO, Relatore. Come i colleghi ricordano, nella seduta del 2 marzo, sono stati approvati tutti gli articoli, meno l'articolo 2, per il quale la discussione è stata rinviata, su proposta del Ministro Natali, allo scopo di trovare una formulazione che tenesse conto delle osservazioni dei colleghi Giachini e Franco Raffaele, osservazioni prese in considerazione della Commissione.

Ritengo di aver potuto, in parte, correggere o, meglio, eliminare almeno in parte le preoccupazioni espresse dai colleghi, con la stesura di un nuovo testo dell'articolo 2.

In proposito, ricordo agli onorevoli colleghi che già nella precedente seduta ho proposto due emendamenti al testo del disegno di legge: la sostituzione, al primo comma, delle parole: « iscritte anteriormente alla data del 1° gennaio 1959 », con le altre: « iscritte da almeno 5 anni » e l'aggiunta, alla fine sempre del primo comma del seguente periodo: « Si prescinde dalla data di costruzione ove vengano demolite navi che abbiano subito avarie superiori al 50 per cento del valore commerciale di mercato della nave, riconosciuto dal Ministero della marina mercantile ». Ora, mentre conservo questi due emendamenti, propongo di aggiungere, dopo il primo comma, il seguente altro:

« Le navi in possesso dei requisiti di cui al primo comma, la cui iscrizione sia posteriore al 1° gennaio 1962 possono fruire dei benefici della presente legge, purché alla data di inizio della demolizione siano state complessivamente in esercizio per almeno cinque anni sotto bandiera italiana, a meno che il difetto di tale ultima condizione sia dovuto a sinistro ».

Allo stato, quindi, l'articolo dovrebbe, secondo le mie proposte, assumere la seguente formulazione:

« Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica che nel-

l'anno di presentazione della domanda di cui all'articolo 4 risultino costruite da almeno quindici anni ed iscritte da almeno cinque anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, che procedono alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico possono essere concessi i benefici nella misura, condizioni e modalità di cui alle presenti disposizioni. Si prescinde dalla data di costruzione ove vengano demolite navi che abbiano subito avarie superiori al 50 per cento del valore commerciale di mercato della nave, riconosciuto dal Ministero della marina mercantile. »

Le navi in possesso dei requisiti di cui al primo comma, la cui iscrizione sia posteriore al 1° gennaio 1962 possono fruire dei benefici della presente legge, purché alla data di inizio della demolizione siano state complessivamente in esercizio per almeno cinque anni sotto bandiera italiana a meno che il difetto di tale ultima condizione sia dovuto a sinistro.

Per aver titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenute conformi agli interessi della economia nazionale a giudizio del Ministro della marina mercantile ».

FRANCO RAFFAELE. Signor Presidente, noi concordiamo con quanto ha detto l'onorevole Relatore, il quale, più o meno, ha raccolto le nostre osservazioni.

Vorremmo però che alla fine del primo comma, dopo le parole: « dal Ministero della marina mercantile », venissero aggiunte le altre: « prima dell'entrata in vigore della presente legge ». Ciò per evitare che qualche armatore, per usufruire dei benefici concessi dalla legge, mandi volutamente in avaria la propria nave, se questa, poniamo, non raggiunga i quindici anni dalla data di costruzione, ma sia magari di tipo ormai vecchio.

AMODIO, Relatore. A me sembra che lo spirito della legge sia quello di salvare parte del nostro armamento e, allo stesso tempo, di dare lavoro ai nostri cantieri.

L'emendamento che è stato proposto dall'onorevole Franco Raffaele mi lascia un po' perplesso.

Vogliamo escludere dai benefici della legge l'armatore che venisse danneggiato dopo la entrata in vigore della legge stessa?

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Vediamo di chiarire il discorso. Il discorso ha riferimento al primo comma dell'articolo nel suo nuovo testo e ha riferimento all'ipotesi che è stata già valutata positivamente nell'altra seduta, in quanto, se non vado errato, le perplessità avevano riferimento soltanto alla seconda ipotesi, al fatto cioè di ammettere a questi benefici navi che non avessero i requisiti di un certo periodo di iscrizione. E questa seconda ipotesi è stata risolta al di là delle richieste, perché si era perfino accennato che, a rigore, non sarebbe stato neppure necessario stabilire il requisito di cinque anni di seguito. Invece, proprio al fine di evitare qualunque possibilità di eventuali sperequazioni nonostante che esse, per le osservazioni fatte dal Relatore, fossero poco probabili in base ad una valutazione strettamente economica, noi abbiamo addirittura detto che si poteva convenire sul porre come requisito dell'applicabilità della previsione della legge il continuato esercizio per almeno cinque anni. Esercizio: questo vorrei che il collega Franco tenesse presente perché non mascheravamo nessun desiderio di venire in aiuto al di là di quello che è perfettamente lecito. Invece, l'osservazione del collega Franco ha riferimento all'altra ipotesi, all'ipotesi che era stata dalla Commissione accettata con una sola perplessità, la perplessità relativa all'accertamento del sinistro, al 50 per cento cui ci riferiamo.

Io mi ero riservato di dire qualcosa su questo punto, che è un qualcosa che vale anche per l'emendamento presentato dal collega Franco. Egli si preoccupa che, una volta entrata in vigore questa legge, vi possano essere dei sinistri provocati. Ed indubbiamente questa è una cosa che può preoccupare. Però, penso che il problema non si risolva con quell'emendamento, perché, per raggiungere un obiettivo di giustizia, veniamo a stabilire un diverso criterio di trattamento tra coloro che hanno avuto il sinistro in un certo periodo e quelli che lo hanno avuto in un altro periodo. Tra l'altro, non sappiamo quando entrerà in vigore questa legge. Aggiungerei anzi che una norma di questo genere potrebbe incoraggiare qualcosa di men che corretto proprio nelle more in cui questa legge si va a discutere.

Ma il discorso è anche un altro e fa riferimento alle osservazioni fatte sul 50 per cento. Credo che il collega sappia che per ogni

sinistro che si verifica, in base alle norme del codice della navigazione, si deve procedere ad inchieste sommarie o ad inchieste formali, inchieste che sono poi oggetto di un giudizio e da parte dell'autorità marittima e, in qualche caso, da parte dell'autorità giudiziaria.

Per cui la conclusione che possiamo trarre in relazione alle osservazioni fatte su questo comma è che dobbiamo tener presente che per l'accertamento delle cause delle avarie esiste la garanzia dell'inchiesta, mentre per quanto riguarda la determinazione dell'ammontare del danno vi è la garanzia della valutazione da parte degli organi tecnici.

Debbo pertanto dire che questo emendamento, invece di assolvere ad una esigenza di equità, verrebbe, in definitiva, a costituire una posizione di ingiustizia e potrebbe, anzi, determinare delle condizioni tali che possano favorire, anziché ostacolare, proprio quei fenomeni paventati dall'onorevole Franco.

FRANCO RAFFAELE. Noi sappiamo che tutte le navi italiane hanno l'obbligo della assicurazione; in caso di avaria, anche dopo 2-3 anni, gli armatori ricevono dalle compagnie assicuratrici l'indennizzo che permette loro di ricostruire la nave danneggiata. Con questa legge si concedono ancora dei fondi a questi armatori; vorrei che non si favorissero troppo queste persone.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Il problema delle assicurazioni è un problema molto grave. Ad ogni modo, noi con questa legge vogliamo incrementare la flotta italiana; come è stato opportunamente precisato dalla Commissione bilancio, questa legge è rivolta all'ammodernamento e all'incremento del nostro naviglio. Tutti stigmatizziamo il fatto che la flotta italiana non si incrementi nel modo dovuto, nonché il fatto che, se si continua in questo modo, arriveremo al 1971 con 330 milioni di dollari di deficit per quanto riguarda i noli; dobbiamo allora, cercare di creare tutti gli strumenti per far sì che questa possibilità di incremento ci sia.

Desidero comunque assicurare, per lo meno fino a quando sarò Ministro della marina mercantile, che continuerà la vigilanza da parte del Ministero; del resto, tutto ciò è evidenziato anche dall'articolo in esame per il quale le concessioni verranno date soltanto quando il Ministero della marina mercantile le ritenga utili all'interesse nazionale.

D'altra parte, rifacendoci all'osservazione dell'onorevole Franco, dobbiamo considerare che l'assicurazione paga il danno che si è

verificato, ma non dà la possibilità di ricostruire la nave; sicché verrebbero a mancare gli scopi e gli obiettivi che noi ci proponiamo con questa legge, cioè l'incremento della nostra flotta.

Per il resto, desidero di nuovo assicurare che questa legge sarà attuata con l'intento non di facilitare singole posizioni, ma di incentivare l'incremento e l'ammodernamento della nostra flotta, sempre, naturalmente, per la parte che le compete.

FRANCO RAFFAELE. Sentite le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, noi ritiriamo l'emendamento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo all'articolo 2.

Do innanzi tutto lettura del testo del disegno di legge:

ART. 2.

Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica che nell'anno di presentazione della domanda di cui all'articolo 4 risultino costruite da almeno 15 anni ed iscritte anteriormente alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione, che procedono alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico possono essere concessi i benefici nella misura, condizioni e modalità di cui alle presenti disposizioni.

Per aver titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni, i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere ritenuti conformi agli interessi dell'economia nazionale a giudizio del Ministro per la marina mercantile.

Come ha precisato il Relatore vi sono tre suoi emendamenti.

Il primo sostituisce, al primo comma, le parole: « iscritte anteriormente alla data del 1° gennaio 1959 », con le altre: « iscritte da almeno cinque anni ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il secondo emendamento aggiunge alla fine sempre del primo comma, il seguente periodo: « Si prescinde dalla data di costruzione ove vengano demolite navi che abbiano su-

bito avarie superiori al 50 per cento del valore commerciale di mercato della nave, riconosciuto dal Ministero della marina mercantile ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il terzo emendamento aggiunge, dopo il primo comma, il seguente altro:

Le navi in possesso dei requisiti di cui al primo comma, la cui iscrizione sia posteriore al 1° gennaio 1962 possono fruire dei benefici della presente legge, purché alla data di inizio della demolizione siano state complessivamente in esercizio per almeno cinque anni sotto bandiera italiana a meno che il difetto di tale ultima condizione sia dovuta a sinistro.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'articolo 2 risulta a seguito delle modificazioni introdotte, pertanto così formulato:

« Ai proprietari di navi mercantili da carico secco e liquido, nonché da passeggeri e miste e di navi da pesca oceanica che nell'anno di presentazione della domanda di cui all'articolo 4 risultino costruite da almeno quindici anni ed iscritte da almeno cinque anni nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, che procedono alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico possono essere concessi i benefici nella misura, condizioni e modalità di cui alle presenti disposizioni. Si prescinde dalla data di costruzione ove vengano demolite navi che abbiano subito avarie superiori al 50 per cento del valore commerciale di mercato della nave, riconosciuto dal Ministero della marina mercantile.

Le navi in possesso dei requisiti di cui al primo comma, la cui iscrizione sia posteriore al 1° gennaio 1962 possono fruire dei benefici della presente legge, purché alla data di inizio della demolizione siano state complessivamente in esercizio per almeno cinque anni sotto bandiera italiana a meno che il difetto di tale ultima condizione sia dovuto a sinistro.

Per aver titolo ai benefici previsti dalle presenti disposizioni i proprietari delle navi da demolire devono commettere la costruzione di nuovo naviglio per un tonnellaggio corrispondente ad almeno il 50 per cento di quello da demolire.

La demolizione del naviglio vetusto e la commessa del nuovo naviglio devono essere

ritenute conformi agli interessi della economia nazionale a giudizio del Ministro della marina mercantile.

Lo pongo in votazione nel complesso .

(È approvato).

Avverto che il provvedimento sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta. Ricordo, per altro, che nella precedente seduta del 2 marzo è stato approvato anche il seguente nuovo titolo del provvedimento: « Modifiche alle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni, concernenti contributi di rinnovamento del naviglio della marina mercantile ».

Discussione del disegno di legge: Ulteriore integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1 (3779)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ulteriori integrazioni dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1 » (3779).

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

Prego l'onorevole Belci di sostituirsi al Relatore Sinesio, il quale mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna.

BELCI, *Relatore f.f.* Il disegno di legge prevede una ulteriore integrazione allo stanziamento disposto con la legge n. 1 del 1962, per l'esercizio del credito navale. Debbo ricordare che anche questo provvedimento pur prevedendo un suo meccanismo autonomo, fa parte di una serie di misure volte ad incrementare l'armamento ed a ringiovanire la nostra flotta. Questa serie comprende la legge dei contributi ai cantieri, la legge sul trattamento tributario dei materiali di costruzione navale e la legge sulle demolizioni.

Aggiungo, per quanto concerne la seconda di queste leggi, che la stessa è ormai divenuta norma permanente, senza, cioè, scadenza.

La legge 9 gennaio 1962, n. 1, prevede la concessione di finanziamenti a tasso ridotto e la corresponsione di un contributo sugli interessi attraverso la sezione autonoma del credito navale dell'IMI. I finanziamenti possono essere concessi per un massimo di 15 anni, fino al 50 per cento del valore della costruzione; fino al 60 per cento se trattasi di navi, con prevalente servizio di passeggeri, superiori alle 20 mila tonnellate oppure navi destinate alla pesca oceanica. Una modificazione

della legge ha, poi, consentito la concessione di un contributo di credito agevolata anche per navi passeggeri, con stazza inferiore alle 20 mila tonnellate, nei casi in cui il costo di costruzione, rapportato al peso, superi del 20 per cento il costo delle normali navi.

Una prima integrazione della legge n. 1 si è avuta con legge 21 giugno 1964, n. 461, e la situazione attuale dei limiti di spesa, dall'esercizio 1961-1962 all'esercizio 1968, prevede 500 milioni all'anno, ad eccezione dell'esercizio 1968 per il quale sono previsti 750 milioni, per un totale di 4 miliardi, che, moltiplicati per il numero degli anni di finanziamento, comporta un importo complessivo di 60 miliardi.

Gli effetti positivi della legge sul credito navale sono stati, dunque, notevoli. Ma, appunto per questo, si richiede oggi un'ulteriore integrazione.

Finora sono stati concessi finanziamenti per complessivi 165 miliardi, corrispondenti a 330 miliardi di investimenti; sono state assistite 148 navi, per 1 milione e 610.000 tonnellate di stazza lorda, e 48 per lavori di trasformazione e grandi riparazioni.

Si propone ora l'integrazione di 30 miliardi, con la quale si prevede un'assistenza a finanziamenti per circa 84 miliardi, pari al 50-60 per cento degli investimenti totali; si può quindi prevedere uno stimolo di investimenti totali di 170 miliardi su navi per un volume di circa 430.000 tonnellate di stazza lorda.

Se questo provvedimento verrà approvato — come io mi permetto di proporre — complessivamente, le provvidenze riguardanti il credito navale, nell'arco di tempo che va dall'inizio della legge n. 1 alla conclusione dell'operazione di finanziamento, riguarderanno 248 miliardi di finanziamenti, e 500 miliardi circa di investimenti, per oltre 2 milioni di tonnellate di stazza lorda, in gran parte per nuove unità.

Il totale dei 30 miliardi previsti nella legge va ripartito in quindici anni, con un limite annuo di impegno di 2 miliardi. Per ragioni di suddivisione dell'onere, si propone di ripartire questi 2 miliardi in quattro esercizi, autorizzando l'impegno di 500 milioni per ciascuno degli anni dal 1967 al 1970.

Vale la pena di ricordare che, della legge del 1962, ha usufruito largamente il gruppo delle società di navigazione Finmare: per i provvedimenti passati, hanno attinto per 9 miliardi di finanziamenti e circa 19 miliardi e mezzo di investimenti, per 11 nuove unità, già tutte interamente costruite.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 MARZO 1967

Resta aperto soltanto un problema: per il meccanismo della legge, si rende necessario un emendamento — sul quale penso tutti saremo d'accordo — che consenta al Ministero della marina mercantile di reinserire il proprio rappresentante nel comitato che sovrintende alla gestione del credito all'esportazione. Mi permetto quindi di presentare a tale scopo un articolo aggiuntivo.

Concludo, invitando la Commissione ad approvare il provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FRANCO RAFFAELE. Non abbiamo il tempo di farlo oggi, ma approfitteremo della discussione che si farà dell'altro provvedimento riguardante l'integrazione alle costruzioni navali, presentato dal Governo al Senato, per vedere quanti miliardi sono stati spesi per integrazioni, crediti e premi per la costruzione della flotta italiana, dalla fine della guerra ad oggi.

Con tutti questi denari, si sarebbero potuti costruire quattro o cinque cantieri dei più moderni, competitivi sul piano internazionale.

Io non entro nel merito di questa legge, a cui noi non siamo contrari, ma lamento che si continui a spendere in maniera frammentaria: manca un piano organico di sviluppo della nostra flotta.

Proprio per stimolare il Governo a presentare questo piano organico, che abbiamo chiesto da diversi anni, noi ci asterremo dalla votazione di questo provvedimento, come pure di quello precedentemente discusso.

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

Do la parola all'onorevole Ministro della marina mercantile.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio l'onorevole Belci della relazione completa che egli ha svolto: egli ha sottolineato, non solo il volume degli investimenti che si sono determinati e si determineranno in base a questa legge, ma anche la notevole quota di investimenti da parte della flotta Finmare.

Per quanto riguarda l'osservazione dello onorevole Franco, non mancherà occasione di riprendere il discorso. In quella occasione penso di poter dimostrare che — come ho già detto tante volte — questo provvedimento si inquadra nella visione globale degli interessi dell'economia marittima del nostro paese.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dal primo comma dell'articolo 8 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, aumentati dalla legge 21 giugno 1964, n. 461, sono autorizzati limiti di impegno annuali di lire 500.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari 1967, 1968, 1969 e 1970.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

All'onere di lire 500.000.000 derivante dalla attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1967 si provvederà mediante riduzione del fondo iscritto al Capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo, che diventerà — se approvato — l'articolo 3:

ART. 3.

Il comitato che sovrintende alla gestione delle operazioni relative alla assicurazione dei crediti all'esportazione è integrato con un rappresentante del Ministero della marina mercantile.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Ritengo che anche il titolo del disegno di legge vada modificato, con l'aggiunta delle parole: « recante norme per l'esercizio del credito navale ».

Pongo in votazione il nuovo titolo:

« Ulteriore integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, recante norme per l'esercizio del credito navale ».

(È approvato).

Il provvedimento sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 MARZO 1967

Discussione del disegno di legge: Stanziamento di 260 milioni per l'esecuzione di lavori urgenti sulle ferrovie Sangritana, Alcantara-Randazzo, Motta Sant'Anastasia-Regalbuto e Circumetnea (3444).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stanziamento di 260 milioni per l'esecuzione di lavori urgenti sulle ferrovie Sangritana, Alcantara-Randazzo, Motta Sant'Anastasia-Regalbuto e Circumetnea » (3444).

Do lettura del parere della V Commissione (Bilancio):

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole, a condizione che l'articolo 1 del disegno di legge venga modificato nel senso di iscrivere il previsto stanziamento di lire 260 milioni nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e della aviazione civile per l'anno finanziario 1967 (anziché per il 1966), ferma restando la indicazione di copertura formulata dall'articolo 2, a riduzione del fondo globale 1966, ove risulta accantonata una congrua posta a tale titolo ».

Il Relatore, onorevole Mancini Antonio, ha facoltà di svolgere la relazione.

MANCINI ANTONIO, *Relatore*. Onorevole Presidente, ritengo di non dover aggiungere nulla a quanto già detto nella relazione che accompagna il provvedimento: si tratta di assolvere a degli impegni che l'Amministrazione ferroviaria ha già contratto.

Sono, pertanto, di parere favorevole alla approvazione del disegno di legge, senza che ciò rappresenti una rinuncia alla posizione, da me espressa precedentemente, per quanto concerne la sorte finale di alcune linee secondarie largamente passive, la cui permanenza deve formare oggetto di esame, naturalmente in altra occasione, di questa Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

È autorizzato lo stanziamento di lire 260 milioni da iscriversi nel bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1966 per le seguenti spese:

lire 50 milioni, per indennità di espropriazione da corrispondere ai proprietari dei suoli espropriati occorrenti per la costruzione della ferrovia Alcantara-Randazzo;

lire 25 milioni, per lavori di completamento della ferrovia Alcantara-Randazzo onde assicurare la stabilità delle opere eseguite e la sicurezza dell'esercizio, da corrispondere alle ferrovie dello Stato;

lire 50 milioni, per lavori urgenti di riparazione e consolidamento delle opere occorrenti per assicurare l'esercizio della ferrovia Sangritana;

lire 75 milioni, per lavori di riparazione della tratta Schettino-Regalbuto della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto da corrispondere alle ferrovie dello Stato;

lire 60 milioni, spesa occorrente per il pagamento del maggior corrispettivo derivante dall'aumento del costo dei lavori di ricostruzione della ferrovia Circumetnea.

Come risulta dal parere della V Commissione Bilancio che ho letto, la stessa propone che, al primo comma, la parola « 1966 » sia sostituita con la parola « 1967 ».

Pongo in votazione l'emendamento proposto dalla V Commissione Bilancio.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 con l'emendamento testé approvato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

All'onere di lire 260 milioni derivante dall'attuazione della presente legge si provvederà mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 5381 « fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1966.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 MARZO 1967

Comunico il risultato della votazione sui disegni di legge:

« Modifiche alle disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e successive modificazioni » (3707):

Presenti	25
Votanti	16
Astenuti	9
Maggioranza	9
Voti favorevoli	16
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Ulteriore integrazione dello stanziamento previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1 » (3779):

Presenti	25
Votanti	16
Astenuti	9
Maggioranza	9
Voti favorevoli	16
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Stanziamento di 260 milioni per l'esecuzione dei lavori urgenti sulle ferrovie Sangri-

tanà, Alcantara-Randazzo, Motta Sant'Anastasia-Regalbuto e Circumetnea » (3444):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	25
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amodio, Armato, Basile Guido, Battistella, Belci, Bigi, Calvaresi, Canestrari, Cavallaro Nicola, D'Ambrosio, Fabbri Riccardo, Fortini, Franco Raffaele, Golinelli, Iozzelli, Mancini Antonio, Manenti, Marchesi, Pirastu, Rubeo, Sammartino, Sinesio, Veronesi, Viale.

Si sono astenuti dalla votazione sui disegni di legge nn. 3707 e 3779:

Battistella, Bigi, Calvaresi, Franco Raffaele, Golinelli, Manenti, Marchesi, Pirastu e Rubeo.

È in congedo:

Catella.

La seduta termina alle 10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

: STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO