

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

XCI.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 NOVEMBRE 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	877
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>	
Modificazioni della misura dei canoni di linee telefoniche ad uso privato e del canone per le linee telefoniche, a servizio di elettrodotti diversi, tra loro interconnessi ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (4423) . . . . .	877
PRESIDENTE . . . . .	877, 878
FRANCO RAFFAELE . . . . .	877, 878
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	878
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (4509) . . . . .	878
PRESIDENTE . . . . .	878, 879, 883
AMODIO . . . . .	882
FRANCO RAFFAELE . . . . .	881
MACCHIAVELLI . . . . .	880, 881
SINESIO, <i>Relatore</i> . . . . .	878
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Modifica all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi (4346) . . . . .	883
PRESIDENTE . . . . .	883
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	883
IOZZELLI, <i>Relatore</i> . . . . .	883
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	884

La seduta comincia alle 9,30.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Viale è in congedo.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Modificazioni della misura dei canoni di linee telefoniche ad uso privato e del canone per le linee telefoniche, a servizio di elettrodotti diversi, tra loro interconnessi (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (4423).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni della misura dei canoni di linee telefoniche ad uso privato e del canone per le linee telefoniche, a servizio di elettrodotti diversi, tra loro interconnessi », già approvato dalla VII Commissione del Senato e del quale abbiamo già iniziato la discussione nella precedente seduta. La discussione è stata, allora, interrotta su richiesta dell'onorevole Marchesi, a nome del gruppo comunista. Domando, pertanto, ai colleghi dell'opposizione comunista se hanno obiezioni a che oggi si continui nei lavori e li si concludano.

FRANCO RAFFAELE. Dato che, per certe tariffe, i canoni risultano raddoppiati volemmo sapere se è intervenuto qualche accordo fra l'Amministrazione delle poste e la Direzione dell'ENEL per l'aumento di queste tariffe. Questa è la ragione per cui, nella se-

duta precedente, abbiamo sollevato delle riserve.

MAZZA, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Desidero, innanzitutto, dare assicurazioni che il provvedimento è stato concordato anche con le altre amministrazioni statali interessate. Desidero, poi, aggiungere che, malgrado gli aumenti, il servizio non è ancora redditizio dal punto di vista aziendale: abbiamo accettato di limitare gli aumenti, cosa che non consente di raggiungere quell'*optimum* che avrebbe ripagato la Amministrazione dei servizi forniti. Del resto, è vero che c'è un raddoppio da dieci a ventimila lire, ma l'aumento per i 3 chilometri successivi è di sole 500 lire.

Detto questo, chiedo alla Commissione la approvazione del disegno di legge.

FRANCO RAFFAELE. Sentite le dichiarazioni del Governo, non abbiamo nulla da obiettare. Voteremo; pertanto, a favore della legge.

PRESIDENTE. C'è qualcun altro che intende prendere la parola? Poiché nessuno chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

#### ART. 1.

La misura dei canoni annuali per le concessioni di linee telefoniche ad uso privato di cui al primo comma dell'articolo 208 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, è stabilita in lire 20.000 per ogni circuito di comunicazione fino a tre chilometri con due stazioni ed in lire 2.000 per ogni chilometro o frazione in più dei primi tre e per ogni stazione in più delle prime due.

Detto canone è raddoppiato per le linee telefoniche a servizio di linee elettriche e teleferiche e per tutte le linee ed impianti che si svolgono in territori appartenenti a comuni diversi.

(È approvato).

#### ART. 2.

Le linee telefoniche private a servizio di elettrodotti, appartenenti a concessionari diversi e tra loro interconnessi, sono soggette ad un canone annuo pari a lire 65.000 per ogni punto di interconnessione e per ciascun concessionario, oltre al canone di cui all'articolo precedente.

(È approvato).

#### ART. 3.

Per la futura revisione dei canoni di cui alla presente legge si provvederà con le modalità previste dall'articolo 8 del codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645.

(È approvato).

#### ART. 4.

La presente legge entra in vigore il 1° gennaio 1967.

(È approvato).

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

#### Discussione del disegno di legge: Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale (Approvato dal Senato) (4509).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale».

Il provvedimento è stato già approvato dal Senato.

Desidero precisare che la Commissione Bilancio della Camera non ha ancora espresso il parere; pertanto questa mattina ascolteremo la relazione dell'onorevole Sinesio ed inizieremo anche la discussione, che però potremo concludere solo in un'altra seduta, in attesa di detto parere.

Vorrei sottolineare ai colleghi l'importanza del provvedimento per tutte le categorie interessate e mi permetto, pertanto, di invitare la Commissione ad una sollecita approvazione del provvedimento stesso.

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

SINESIO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel 1965 fu approvata dal Parlamento la legge n. 1372, la cosiddetta legge ponte, con efficacia retroattiva, ossia a partire dal 1° luglio 1964 e con scadenza il 31 dicembre 1966.

Le difficoltà sorte in sede di mercato comune europeo, difficoltà a tutti note, hanno impedito che si potesse far seguire a detta legge un'altra, senza soluzione di continuità. È stato questo un grave contrattempo per la nostra industria cantieristica, ma non c'è da farne colpa al Governo, che tempestivamente ha provveduto a stendere lo schema di provvedimento, il cui *iter* è andato per le lunghe

solo per le difficoltà incontrate in sede di mercato comune a cui ho fatto cenno.

Lo strumento legislativo proposto dal Governo e al nostro esame consente al settore navalmecanico italiano di vivere, trasformarsi e migliorarsi in modo adeguato alle esigenze derivanti dalla continua evoluzione di un mercato avente, per altro, caratteristiche eccezionali. In proposito, mi limito a sottolineare la non più dilazionabile ristrutturazione delle aziende e dei complessi produttivi, allo scopo di rendere la nostra industria cantieristica competitiva sul mercato mondiale.

Già in altra occasione ebbi l'onore, quale relatore, di rappresentare quale era la situazione dell'industria cantieristica mondiale e quali le azioni di sostegno del settore svolte dai governi stranieri.

Il Governo, a sua volta, preoccupato della situazione, costituiva una Commissione interministeriale, con il compito di svolgere un esame approfondito sulla situazione del settore cantieristico nazionale, sulle cause della crisi esistente, nonché sulla possibilità di risanamento. Dalla relazione della Commissione interministeriale è stata messa in risalto la politica di provvidenze messa in opera dai principali paesi cantieristici del mondo quali il Giappone, la Svezia e l'Inghilterra.

Io, a mia volta, mi permetto di ricordare agli onorevoli colleghi le provvidenze in atto in Francia e nella Germania federale, per la particolare posizione che questi paesi, che sono membri della CEE.

La cantieristica francese fruisce di un regime di aiuti diretti, in cui è stabilito, di volta in volta, l'ammontare dei contributi; la cantieristica tedesca, a sua volta, gode di agevolazioni fiscali e creditizie, nonché di premi per le demolizioni.

Sulla scorta dei risultati emersi dalla relazione della sopra richiamata Commissione, che era presieduta dal Sottosegretario Caron, è stato predisposto il disegno di legge al nostro esame. Come ho già detto, tale disegno di legge è rimasto per un lungo periodo in attesa del consenso degli altri paesi membri della Comunità economica europea e, in proposito, debbo ringraziare il Ministro Natali e i dirigenti del suo ministero per aver saputo trovare un accordo che si presentava difficile per gli interessi talvolta contrapposti.

Come a voi è ben noto, le difficoltà che si presentano nel settore navalmecanico non riguardano soltanto il nostro paese, ma tutti i paesi del mondo, Giappone compreso, anche se questo ultimo domina, incontrastato, da anni il mercato cantieristico mondiale.

Indubbiamente il problema poggia drammaticamente su un dilemma che non può non essere visto nella sua tragica interezza e, cioè, o sparizione graduale dei nostri cantieri, con tutti i problemi economici e sociali connessi, o ristrutturazione dell'intero settore con precisi programmi competitivi nei riguardi degli altri paesi europei.

Dopo queste premesse, desidero ricordare agli onorevoli colleghi che già la legge-ponte n. 1372 apportò notevoli modifiche alla precedente disciplina.

Il presente provvedimento, poi, si differenzia dalle leggi che lo precedono, perché, con esso lo Stato si impegna ad intervenire direttamente, approvando piani di ristrutturazione e di riorganizzazione aziendale destinati a migliorare la produzione e ad accrescere la capacità produttiva.

È merito di questo Governo di centro sinistra e, in particolare, del Ministro Natali, se si sono create le premesse valide, perché l'industria cantieristica italiana divenga veramente una delle migliori, tenuto conto, in particolare, che il nostro Paese è al centro del grande bacino del Mediterraneo e deve competere con le altre industrie navalmecaniche europee.

Il provvedimento apporta notevoli benefici, non solo ai cantieri che costruiscono e riparano, ma a tutti i settori produttivi collegati, come il settore meccanico, il settore siderurgico e quello tessile.

Sono previsti contributi per i lavori navali, provvidenze per la ristrutturazione e la riorganizzazione dell'industria cantieristica, nonché per la conversione dell'industria stessa; e ciò, soprattutto, nel più vasto quadro delle prospettive del piano di sviluppo economico. Bisogna dare atto all'onorevole Ministro Natali per le innovazioni previste dal provvedimento che, non solo hanno lo scopo di sostenere l'iniziativa privata, ma determina anche una politica nuova e più ampia, di sostegno del settore della marina mercantile italiana.

Nel proporre, onorevoli colleghi, l'approvazione del disegno di legge, desidero sottoporre all'attenzione dell'onorevole Ministro la necessità di predisporre fin d'ora le linee precise di una politica che ci possa consentire di guardare con certezza e con serenità alla tutela della mano d'opera e delle maestranze che in questa industria hanno trovato e trovano possibilità di lavoro.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Sinisio per la sua relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

MACCHIAVELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è indubbio che il disegno di legge che ci è stato così brillantemente illustrato dal collega Sinesio è il migliore che si potesse ottenere in questo momento se a mio parere non raggiunge quell'*optimum* che noi tutti avremmo voluto e che, credo, lo stesso Ministro avrebbe desiderato. Tuttavia dobbiamo tener presenti due circostanze di fronte alle quali noi ci troviamo: innanzitutto le disposizioni comunitarie dalle quali non possiamo sfuggire e secondariamente il fatto che noi ereditiamo una situazione non facile in questo settore e siamo un po' le vittime dei grossi errori che sono stati compiuti nel passato.

Ricorderò agli onorevoli colleghi quanto in altra occasione ebbi modo di rilevare e cioè che i nostri tecnici, negli anni passati, avevano sbagliato nelle previsioni in quanto avevano ritenuto che l'«ala» avrebbe sconfitto il mare e cioè che vi sarebbe stato nel mondo una diminuzione del varato.

Le previsioni erano errate perché, contrariamente a quanto era stato previsto, stiamo superando di oltre un milione di tonnellate gli indici che erano stati raggiunti nel 1958 e che erano stati considerati come degli indici ottimali. Quest'anno, infatti, stiamo superando gli undici milioni di varato.

Non entrerò nel merito delle discussioni che tante volte si sono fatte e se cioè l'aumento dipende dai noli, dal miglioramento della flotta — considerati i costi e i miglioramenti tecnici che oggi la cantieristica è in grado di offrire — ma ricorderò invece la situazione di quanto avviene nel settore cantieristico mondiale.

Abbiamo innanzitutto una situazione impressionante per quanto riguarda il paese dove esistono i più potenti cantieri e cioè il Giappone, il quale ha raggiunto in questi ultimi tempi il 40 per cento dell'intero tonnellaggio varato nel mondo, e il 50 per cento in riferimento alle ordinazioni del 1966. Di fronte a questa esplosione dell'attività cantieristica giapponese, che indubbiamente dipende sì dal basso costo della mano d'opera (accenno a questo problema perché continuamente è riportato nella relazione che ci è giunta dal Senato), ma anche dal fatto che il Giappone ha fatto degli investimenti massicci per il potenziamento dei cantieri, noi non abbiamo fatto altrettanto, anche se debbo ricordare gli 80-90 miliardi che sono stati stanziati negli ultimi 5 anni.

Ma la situazione non dobbiamo esaminarla soltanto da un punto di vista nazionale, ma

nell'ambito dell'intera comunità europea nella quale noi operiamo. Allora vediamo che ad eccezione della Germania, che in questo ultimo periodo ha potenziato la propria attività cantieristica, passando dall'8 al 10,4 per cento del varato globale, abbiamo negli altri paesi della Comunità una costante e preoccupante diminuzione; infatti siamo scesi dall'11,8 per cento al 7,6 per cento del totale. Non solo, ma, come l'Italia, siamo scesi a 368 mila tonnellate e gli ordini medi acquisiti sono diminuiti a 250 mila tonnellate, se sono giusti — come credo — i dati in mio possesso. Conseguentemente il naviglio in costruzione o in portafoglio è sceso da 890 mila a 722 mila tonnellate.

Nel 1965-66 la nostra situazione è stata poco favorevole in quanto il varato, nel mondo, ha avuto un incremento del 7 per cento, mentre noi siamo scesi di oltre il 4 per cento con il risultato che, mentre vi è una espansione nel settore della cantieristica mondiale, vi è una tendenza inversa nel settore della nostra cantieristica nazionale. Da cosa è dipesa questa situazione? È inutile denunciare uno stato di cose se non si esaminano le ragioni che hanno creato la situazione attuale. È indubbio che la scadenza dei regimi di aiuti, di cui alla legge n. 522 del 1954 e le traversie della legge del 1966, non sono stati elementi favorevoli alla risoluzione di questo problema. Io ritengo, però, che non siano solo questi gli elementi negativi, per cui, se non si corre ai ripari — e questa legge, in parte, corre ai ripari — noi avremo, nel prossimo futuro, un ulteriore ridimensionamento delle nostre possibilità produttive.

Quando, nell'ottobre del 1965 e nel luglio dello scorso anno, abbiamo esaminato i provvedimenti a favore della cantieristica, tutti noi della Commissione, anche se con accenti diversi, abbiamo denunciato la necessità che il Governo e la collettività si rendessero conto della enorme importanza che ha il potenziamento dei nostri cantieri non solo per il problema della occupazione di maestranze altamente qualificate, ma anche perché abbiamo bisogno di orientarci per un sempre migliore ringiovanimento della nostra flotta. Passi notevoli sono stati compiuti in questi ultimi anni, tuttavia la nostra flotta non è fra le più giovani di quelle che solcano i mari.

Il Ministero delle partecipazioni statali, che detiene circa il 90 per cento del settore della cantieristica, ha annunciato, nella sua relazione dell'anno scorso, un certo programma di investimenti, di potenziamento, di ristrutturazione e di concentrazione. Noi, d'altro canto, abbiamo sempre dichiarato di essere

d'accordo su un problema di concentrazione e di specializzazione dei nostri cantieri perché, se non si arriva alla meccanizzazione di questa attività, i nostri cantieri non potranno mai competere con l'estero.

Sappiamo tutti quanto malcontento ha suscitato, in ogni parte, la decisione di chiudere il cantiere di Trieste e non voglio, qui, rinnovare il mio rammarico per l'errore di impostazione preso in merito al trasferimento della direzione generale della Italcantieri da Genova a Trieste, anche se penso che la sede più opportuna doveva essere Genova, considerando che ad essa fa capo il 75 per cento dell'armamento nazionale.

Ad ogni modo, mi auguro che la situazione, da un punto di vista direzionale, migliori tenendo soprattutto presente questa situazione. Tuttavia, non possiamo non denunciare che, se non facciamo una politica di protezione e di aiuti verso alcune aziende meno forti, inevitabilmente queste saranno destinate a scomparire perché non potranno competere, da un punto di vista economico, con altre aziende più potenti.

Abbiamo visto che dal 1961 al 1964 lo Stato si è assunto un onere non indifferente — mi pare 90 miliardi — per contributi alle costruzioni navali e per sopperire alle perdite delle aziende della Fincantieri. Il problema, però, non è stato ancora risolto mentre è assolutamente necessario affrontarlo seriamente, non solo per difendere l'economia di quelle città che lavorano ed operano intorno all'attività cantieristica, ma anche per non perdere l'immenso patrimonio umano che noi abbiamo in questo campo. Ricordo che l'età media delle nostre maestranze che lavorano nei cantieri è superiore ai 45 anni, fatto estremamente grave se si considera anche che, tutti i mesi, registriamo l'esodo di maestranze più giovani che vanno a lavorare nei cantieri della Germania. E questo esodo non è tanto determinato dalla speranza di maggiori guadagni, quanto dalla maggiore garanzia e tranquillità di lavoro.

È stato qui ricordato, dall'onorevole relatore, il lavoro compiuto dalla Commissione Caron: si tratta, indubbiamente, di un lavoro positivo, ma io penso che dobbiamo essere noi a seguire con particolare attenzione tutto il problema che riguarda il settore della nostra cantieristica. Concordo con l'onorevole Sinesio circa il ritorno alle origini del Ministero della marina mercantile, nel senso che non deve essere soltanto un ministero di servizi, ma anche e specialmente un ministero che deve

dare direttive precise nei riguardi di tutta la politica marinara.

Io ricordo che sia la Commissione Caron che il CIPE hanno ribadito, in omaggio alla politica di programmazione, che non si può pensare ad una ristrutturazione dei cantieri senza tener conto di quella componente che è l'occupazione. Il problema della occupazione si pone in modo preminente nelle attività di riconversione dei cantieri; e questo è solo uno dei problemi anche se, da un punto di vista umano, è di grande importanza. Noi dobbiamo tener presente che, sotto l'aspetto tecnico, abbiamo dei cantieri troppo vecchi che non sono in condizione di poter affrontare le richieste del mercato mondiale, mercato che, oggi, si orienta sempre più verso la costruzione di grandi navi. Noi abbiamo soltanto il cantiere di Monfalcone che può costruire fino alle 200 mila tonnellate.

FRANCO RAFFAELE. Quando sarà finito il bacino, attualmente in costruzione, potremo costruire navi fino a 300 mila tonnellate.

MACCHIAVELLI. Ringrazio per questa precisazione, però dobbiamo tener presente che attualmente si costruiscono nel mondo già navi di 250 mila tonnellate e che in Svezia sono allo studio dei progetti per la costruzione di navi di 500 mila tonnellate.

Certamente non tutto il naviglio del domani sarà formato da navi di 250 o 500 mila tonnellate: comunque la richiesta del mercato armatoriale è indirizzata verso navi più grandi e più veloci che possano trasportare un numero maggiore di merci. Quindi dobbiamo affrontare questo problema, tenendo presente che non possiamo continuare nella situazione nella quale siamo oggi; inoltre dobbiamo armonizzare meglio tutto quello che è il problema dell'industria di base. Giustamente è stato ricordato il problema della siderurgia, della meccanica e anche delle altre attività sussidiarie, svolte non soltanto da grandi aziende ma anche da piccole e da medie che tanta importanza hanno nel settore delle costruzioni navali.

Ritengo, quindi, che noi dovremmo esaminare il problema, non soltanto come lo hanno esaminato i nostri colleghi del Senato, ma in una visione più ampia e superiore, tenendo conto delle scelte precise che noi intendiamo fare nel settore dei trasporti marittimi.

A questo proposito ricordo che l'unico paese che abbia accettato la sfida giapponese è la Svezia, mentre nessun altro paese ha affrontato questi grossi problemi che dovremo comunque affrontare perché è assurdo che si possa pensare di risolvere questioni di questa

importanza falcidiando i salari delle maestranze o riducendo gli oneri fiscali. Questo mi sembra sia stato l'orientamento del Relatore del Senato.

Vorrei inoltre rivolgere una preghiera all'onorevole Ministro e cioè di vedere se non sia il caso di trovare uno strumento legislativo che consenta un aiuto alla ristrutturazione e al potenziamento della flotta; tutto ciò non indiscriminatamente, ma tenendo presenti le linee che si percorrono e anche il carico che viene trasportato. Se vi è, quindi, un armatore privato o pubblico che affronta dei rischi per conquistare nuove rotte, questo deve essere aiutato in misura maggiore dell'armatore che si limita ad usare le vecchie rotte.

Altrettanto deve essere fatto per il tipo di merce che viene trasportata, altrimenti arriveremo ad un armamento del tutto particolare che si preoccuperà di trasportare soltanto merci pregiate.

Ho desiderato dire queste cose, tenendo presente che vi è una necessità che deve essere attentamente seguita dal Ministro della marina mercantile e dal Governo in generale: riguarda la politica che si deve fare per il potenziamento della nostra cantieristica, che non può e non deve continuare ad essere considerata isolata dal resto del mondo.

Vorrei ricordare quanto era scritto su di un giornale inglese specializzato, il quale affermava che per resistere alla concorrenza della cantieristica giapponese sarebbe opportuno costituire un *pool* dei cantieri europei per standardizzare le richieste di acciaio e degli altri materiali che debbono essere usati per la costruzione delle navi ed ottenere quelle riduzioni che la Svezia ha già ottenuto e che non sono poca cosa.

Con questi rilievi, che ho creduto opportuno portare alla vostra attenzione, onorevoli colleghi, io ribadisco il voto favorevole del gruppo socialista ed il compiacimento per le iniziative che il Ministero sta prendendo in questo settore.

AMODIO. Nel merito della legge concordo con la relazione e non ho rilievi da fare, anzi mi compiaccio con il Ministro che ha portato alla nostra approvazione questo provvedimento.

Faccio mie anche alcune osservazioni dell'onorevole Macchiavelli; ma soprattutto un punto desidero richiamare all'attenzione della Commissione.

Questo provvedimento impegna il Governo e prevede un contributo di 90 miliardi; ma l'organo preposto è in grado di poter as-

olvere ai compiti che vengono demandati ad esso?

Ricordo di essermi intrattenuto su questo argomento ogni volta che si è discusso il bilancio del Ministero della marina mercantile. E nostro interesse è che il Ministero presieda a tutte le attività che interessano la nostra politica marinara, ma vorrei ricordare che il servizio tecnico della marina mercantile fu istituito il 3 marzo del 1938 con un ruolo di cinque posti. Questo allora, quando il Ministero era organizzato in un'unica direzione generale. Oggi, a seguito di un provvedimento approvato nel 1961 di cui mi resi promotore, l'organico fu aumentato da cinque ad otto; però, allo stato attuale debbo dire che gli otto posti non sono coperti e sono soltanto quattro i tecnici che sono preposti al controllo e che presiedono a queste funzioni, che desidero ricordare:

- 1) la vigilanza sull'attività tecnica dei cantieri e degli stabilimenti navali per l'accertamento della relativa capacità produttiva;
- 2) gli accertamenti tecnici per la elaborazione e la applicazione dei provvedimenti di sostegno dell'industria cantieristica e di quella armatoriale e la determinazione dei prezzi delle navi di nuova costruzione e di quella da trasformare;
- 3) la determinazione del valore venale di navi e galleggianti di tipo diverso a fini fiscali (compra-vendita, successioni, rivalutazioni patrimoniali) per conto del Ministero delle finanze e per i danni di guerra e requisizioni per conto del Ministero del tesoro;
- 4) la determinazione del valore corrente di mercato delle navi e galleggianti di tipo diverso ai fini degli acquisti e delle vendite all'estero per conto del Ministero del commercio con l'estero; gli accertamenti tecnici riguardanti i servizi marittimi sovvenzionati e la determinazione dei costi di esercizio relativi;
- 5) gli accertamenti tecnici riguardanti le condizioni di navigabilità del naviglio da diporto;
- 6) l'esame dei piani riguardanti la sistemazione degli alloggi degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali ai fini della legge 16 giugno 1939, n. 1045;
- 7) la vigilanza nelle prove in mare delle navi destinate a servizi marittimi di preminente interesse nazionale e locali;
- 8) l'esame delle questioni tecniche di competenza del Ministero, connesse all'attività degli istituti di classificazione delle navi, dell'istituto per gli studi ed esperienze di architettura navale e degli enti e commissioni varie che effettuano studi di tecnica navale e che ad essi si ricollegano;
- 9) l'esame delle questioni tecniche relative all'applicazione delle Conven-

zioni internazionali e delle norme concernenti la stazzatura delle navi, il bordo libero, la sicurezza della vita umana in mare, ecc.; lo studio di tutte le innovazioni riguardanti la tecnica navale; 10) la collaborazione con altre Amministrazioni dello Stato e con le Autorità marittime locali per tutte le questioni di carattere navale e di sicurezza.

Ora, con questa molteplicità di compiti, quattro soli ingegneri potranno mai far fronte alle maggiori necessità derivanti dalla approvazione di questa legge? Questo è l'interrogativo che io rivolgo all'onorevole Ministro, interrogativo che trovò espressione anche in un ordine del giorno presentato al Senato quando, nell'ottobre scorso, si discusse lo stesso argomento. Allora l'onorevole Ministro non ritenne opportuno accogliere l'ordine del giorno; mi auguro che miglior sorte possa avere analogo ordine del giorno che io stesso presenterò al riguardo. Debbo precisare, inoltre, che qui non si tratta dell'interesse di alcuni funzionari, ma ci si preoccupa di assicurare un miglior servizio. Io so che, nel maggio scorso, il Ministro aveva predisposto un disegno di legge per aumentare a 27 unità l'organico di questi funzionari. Da allora, però, non si è saputo più nulla del provvedimento. Non è, poi, pensabile che tale riordinamento rientri nel piano di riforma dell'Amministrazione dello Stato, se si tiene conto che il problema mira a rendere efficiente un servizio che deve fronteggiare i nuovi compiti che deve svolgere il Ministero della marina mercantile. Prego perciò l'onorevole Ministro di voler tranquillizzare la mia coscienza di parlamentare e di cittadino, cercando di risolvere il problema nel più breve tempo possibile. Naturalmente concordo nell'urgenza del provvedimento e non ne faccio una questione pregiudiziale; però desidero che il signor Ministro tenga conto delle mie osservazioni e si compiaccia di darmi una risposta al termine della seduta, allorché si passerà all'approvazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani, alle 9,30.

**Discussione del disegno di legge: Modifica all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi (4346).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge « Modifica all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi ».

Il Relatore, onorevole Iozzelli, ha facoltà di svolgere la relazione.

IOZZELLI, *Relatore*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, con la legge del 9 febbraio 1963, n. 82, si è proceduto alla revisione delle tasse e dei diritti marittimi. L'articolo 34 di detta legge stabilisce una certa aliquota da far pagare a tutte le merci transitanti nel porto di Civitavecchia. Ciò pesa, soprattutto, nei riguardi di alcune merci di transito da e per la Sardegna.

Il presente disegno di legge, nell'intento di favorire lo sviluppo economico dell'isola, tende ad abrogare, per motivi perequativi, tale tassa a favore di tutte le merci caricate su carri ferroviari e motoveicoli che accedano, con le proprie ruote, a bordo delle navi traghetto da e per la Sardegna. A ciò provvede l'articolo 1 della proposta di legge.

Come è noto, poi, fin dalla prima attuazione del servizio sulle navi traghetto tra Civitavecchia e la Sardegna, il Ministero dei trasporti ha ritenuto di sospendere il pagamento della tassa portuale per le merci imbarcate e sbarcate dalle predette navi. Pertanto, con l'articolo 2 del disegno di legge viene stabilito l'esonero da tale tassa prevista dagli articoli 2 e 4 della legge 27 marzo 1952, n. 198, per il periodo dal 2 ottobre 1961 alla data di entrata in vigore della legge 9 febbraio 1963, n. 82.

L'articolo 3 del disegno di legge, infine, fissa le modalità e l'onere necessario per pervenire alla sanatoria delle esenzioni.

Per i motivi che ho esposti si propone, signor Presidente e onorevoli colleghi, l'approvazione del presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Ringrazio vivamente l'onorevole Iozzelli.

Dichiaro aperta la discussione generale e, poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio l'onorevole relatore per la chiarezza della sua esposizione che mi esime dall'illustrare ulteriormente questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura

**ART. 1.**

L'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, « Revisione delle tasse e dei diritti marittimi » è sostituito dal seguente:

« Nel porto di Civitavecchia oltre alle merci indicate nell'articolo precedente, sono

esenti dalla tassa di cui all'articolo 34 le ceneri di piriti, gli animali vivi ed il pesce fresco in arrivo dalla Sardegna.

Sono esenti altresì dalla tassa anzidetta tutte le merci caricate sui carri ferroviari ed autoveicoli che accedono con le proprie ruote sulle navi traghetto adibite al collegamento marittimo con la Sardegna ».

(*È approvato*).

#### ART. 2.

L'esenzione, di cui all'articolo precedente, per le merci caricate sui carri ferroviari ed autoveicoli che accedono con le proprie ruote sulle navi traghetto adibite al collegamento marittimo con la Sardegna ha decorrenza dalla data di entrata in vigore della legge 9 febbraio 1963, n. 82.

Per il periodo dal 2 ottobre 1961 alla data di entrata in vigore della citata legge 9 febbraio 1963, n. 82, le merci indicate nel comma precedente sono esentate anche dalla tassa prevista dagli articoli 2 e 4 della legge 27 marzo 1952, n. 198.

(*È approvato*).

#### ART. 3.

L'onere derivante dall'attuazione della presente legge, di lire 46,5 milioni per il periodo decorrente dal 2 ottobre 1961 al 31 dicembre 1966 e di lire 14 milioni per il 1967 viene rispettivamente e corrispondentemente compensato:

quanto a lire 46,5 milioni, per lire 40,1 milioni, con quota delle maggiori entrate derivanti dal decreto-legge 14 dicembre 1965, n. 1334, convertito nella legge 9 febbraio 1966, n. 21, concernente l'importazione delle banane fresche, e per lire 6,4 milioni, con riduzione del fondo iscritto al capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1966;

quanto a lire 14 milioni, con riduzione del fondo iscritto al capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1967.

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

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

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

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modificazioni della misura dei canoni di linee telefoniche ad uso privato e del canone per le linee telefoniche, a servizio di elettrodotti diversi, tra loro interconnessi » (4423).

Presenti e votanti . . . . .	23
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	23
Voti contrari . . . . .	0

(*La Commissione approva*).

Disegno di legge: « Modifica all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi » (4346).

Presenti e votanti . . . . .	23
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	23
Voti contrari . . . . .	0

(*La Commissione approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alba, Amadei Giuseppe, Amodio, Baldani Guerra, Belci, Bigi, Canestrari, Cappugi, Cavallaro Nicola, De Capua, Fiumanò, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, Iozzelli, Macchiavelli, Marchesi, Pirastu, Sammartino, Santagati, Sinesio e Veronesi.

*E in congedo:*

Viale.

**La seduta termina alle 10,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---