

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

39.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 MAGGIO 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	401
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Norme integrative della legge 21 luglio 1965, n. 939, riguardante il trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali (2292) . . . . .	401
PRESIDENTE . . . . .	401, 403, 404
AMODIO, <i>Relatore</i> . . . . .	401, 402
CERVONE, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . . . . .	402
GIACHINI . . . . .	402, 404
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	404

La seduta comincia alle 9,30.

SQUICCIARINI, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Azimonti.

**Discussione del disegno di legge: Norme integrative della legge 21 luglio 1965, n. 939, riguardante il trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali (2292).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme integrative della legge 21 luglio 1965, n. 939, riguardante il trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali ».

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

AMODIO, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame è un provvedimento sostanzialmente di sanatoria di leggi già esistenti e in modo specifico della legge 17 luglio 1954, n. 522, e della legge 21 luglio 1965, n. 939, che prevedevano alcuni criteri restrittivi sia per quanto riguarda i tipi di unità ammissibili ai benefici sia per quanto riguarda alcuni tipi di motori.

L'esperienza ha reso evidente l'opportunità di rimuovere i suddetti criteri restrittivi ed in tal senso dispone il provvedimento al nostro esame.

In particolare l'articolo 1 estende le agevolazioni previste dall'articolo 1 della legge n. 939 del 1965 agli apparati motori completi di propulsione di potenza normale non supe-

riore a 250 cavalli asse, a quelli, con numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza normale compresa tra i 251 a 500 cavalli asse, e a quelli a scoppio, a condizione che essi siano effettivamente impiegati sulle nuove costruzioni navali, comprese quelle militari, destinate all'estero, sulle navi e sui galleggianti, compresi quelli militari, modificati, trasformati, riparati, allestiti o arredati per conto di committenti esteri e sulle imbarcazioni di salvataggio destinate quali pertinenze alle navi ammesse ai benefici fiscali di cui alla legge citata.

Per quanto riguarda l'articolo 2, esso dispone che gli apparati motori completi di propulsione di cui all'articolo 1 che entro il 30 giugno 1968 (data di entrata in vigore della disciplina comunitaria in materia di agevolazioni all'industria delle costruzioni navali dei paesi aderenti alla CEE) siano già stati importati con la procedura del daziato in sospeso o con altra procedura sospensiva, siano ammessi alle agevolazioni previste dal primo comma dell'articolo 1 della legge 21 luglio 1965, n. 939.

In pratica con questo articolo si chiede che venga risolta una situazione da tempo acquisita, poiché per questi apparati motori importati e installati su navi di nuova costruzione sono già depositate presso le dogane le relative imposte, che andrebbero restituite a coloro i quali hanno provveduto a dare commesse ai cantieri navali.

Lo spirito informatore del disegno di legge al nostro esame è quello di consentire alla cantieristica italiana di avere delle commesse da parte di armatori stranieri oltre che da quelli nazionali. Per tale motivo invito gli onorevoli colleghi ad approvarlo.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**GIACHINI.** L'onorevole relatore afferma che il presente disegno di legge agevola la cantieristica italiana sul mercato mondiale, ma purtroppo c'è da rilevare che nel settore della cantieristica siamo ben lontani dal riconquistare le posizioni che avevamo 10 anni fa. Non sono certo provvedimenti come questo, parziale e di ben modesta portata, che possono costituire efficaci strumenti incentivanti dell'attività cantieristica nazionale. È intanto indispensabile che il ministro ci precisi in modo impegnato e responsabile quali sono le linee che il Governo intende seguire in tema di politica dei porti, dei cantieri, del

credito navale; in una parola in tema di politica marinara.

Quanto alle singole norme del provvedimento in esame, sull'articolo 1 potremmo esprimere anche parere favorevole, malgrado sia una misura temporanea, ma sull'articolo 2 non possiamo essere d'accordo, poiché si tratta di una sanatoria che copre un arco di tempo troppo lungo. Voteremo perciò contro il disegno di legge.

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

**AMODIO, Relatore.** Voglio ricordare soltanto che in una precedente seduta anche io feci presente l'opportunità di un dibattito sulla politica marinara.

Intanto siamo a conoscenza che tra qualche giorno dovrebbe esservi a livello governativo una riunione sulla politica della pesca: a tale proposito vorrei pregare l'onorevole sottosegretario di discutere in quella sede anche degli aspetti generali che sono stati qui sollevati.

**CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Voglio anzitutto aderire completamente, anche a nome del ministro Mannironi, alla richiesta che è stata formulata dall'onorevole relatore e dall'onorevole Giachini su un dibattito che metta una volta per tutte a punto il compito che deve assolvere il ministero della marina mercantile.

Infatti di recente a Bari ponevo questo dilemma: o il ministero della marina mercantile deve, come si pretende, fare della politica e quindi deve avere gli strumenti per farla, intervenendo nella molteplice gamma di interessi che riguardano i problemi del mare, oppure è perfettamente inutile che questo ministero esista.

Siamo perfettamente a conoscenza dei problemi inerenti alla politica dei porti, e più in generale della marina mercantile, per cui siamo favorevoli ad un dibattito intorno a questi problemi. Infatti, non deve preoccuparsi di guardare in faccia la realtà, chi è veramente democratico, e chi crede che il dibattito e lo incontro di opinioni possa portare a soluzioni positive.

Tutte le questioni relative alla marina mercantile sono perfettamente a conoscenza di chi, come me, ha avuto la fortuna di vedere e vivere le cose del mare prima di ricoprire cariche politiche, per cui questi pro-

blemi li sentiamo e li vediamo sempre più pressanti.

Per quanto riguarda più specificamente il settore di cui al disegno di legge in discussione, debbo rilevare che l'onorevole relatore è stato molto preciso ed esauriente: d'accordo che ci troviamo in presenza di uno dei tanti provvedimenti di sanatoria, ma tutto ciò avviene in quanto evidentemente è mancata una politica intorno a questo tema.

Vorrei precisare che la mia non è autocritica, ma sincera consapevolezza che in sede di attuazione di previsioni normative sopravvengono spesso, come in questo caso, fatti imprevedibili che necessitano di successiva disciplina.

Vorrei ora fare qualche osservazione sulla legge 21 luglio 1965, n. 939. Questa legge stabiliva una esenzione dai dazi doganali e da altre imposte per gli apparati motori importati, da installare su navi mercantili destinate alla navigazione marittima. Da tali esenzioni erano esclusi i motori di potenza normale (cioè non superiore ai 500 cavalli asse), i motori con numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza normale compresa tra i 251 e i 500 cavalli asse, e i motori a scoppio.

Questa esclusione, in effetti, fu ispirata dalla necessità di non incoraggiare l'inserimento nella flotta italiana di unità di tonnellaggio limitato, che a volte possono provocare inconvenienti (è questo un problema di politica della navigazione e di politica delle costruzioni navali).

Si è peraltro dovuto rilevare che l'esclusione dai benefici fiscali verrebbe a rivelarsi contraria ai principi di una sana politica economica se fosse applicata anche a motori di portata limitata importati, ma destinati a navi costruite in cantieri italiani per conto di committenti esteri, o destinati a imbarcazioni di salvataggio, classificate, queste ultime, tra le pertinenze della nave principale.

Ora, anche le imbarcazioni di salvataggio debbono possedere il motore e quindi deve esistere anche per esse la possibilità di usufruire delle agevolazioni fiscali previste dalla legge 21 luglio 1965, n. 939. In tal senso dispone l'articolo 1 del disegno di legge in esame.

I benefici previsti dalla legge n. 939 del 1965, però, non comprendono le esenzioni daziarie che dal 1° luglio 1968 nei paesi aderenti alla Comunità europea sono regolate dalle norme comunitarie in materia di agevolazioni all'industria delle costruzioni navali. Le agevolazioni previste sono quindi ora estese an-

che agli apparati motori importati con procedura sospensiva entro il 30 giugno 1968, se questi apparati non siano però destinati a lavori navali eseguiti per conto di committenti esteri.

Spero di aver fornito sufficienti delucidazioni, ed invito la Commissione ad approvare sollecitamente il disegno di legge in esame.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli. Poiché all'articolo 1 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 1.

Le agevolazioni previste dal primo comma dell'articolo 1 della legge 21 luglio 1965, n. 939, con esclusione dell'esenzione daziaria, sono estese agli apparati motori completi di propulsione di potenza normale non superiore a 250 cavalli asse, a quelli, con numero di giri superiore a 500 al minuto primo, di potenza normale compresa tra i 251 a 500 cavalli asse, e a quelli a scoppio, a condizione che detti apparati siano effettivamente impiegati, con l'osservanza delle disposizioni recate dalla predetta legge:

a) sulle nuove costruzioni navali, comprese quelle militari, destinate all'estero, sulle navi e sui galleggianti, compresi quelli militari, modificati, trasformati, riparati, allestiti o arredati per conto di committenti esteri;

b) sulle imbarcazioni previste dall'articolo 246 del codice della navigazione che siano destinate quali pertinenze alle navi ammesse ai benefici fiscali di cui alla legge citata.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo 2:

#### ART. 2.

Gli apparati motori completi di propulsione di cui all'articolo 1 che entro il 30 giugno 1968 siano già stati importati con la procedura del daziato in sospeso o con altra procedura sospensiva, sono ammessi alle agevolazioni previste dal primo comma dell'articolo 1 della legge 21 luglio 1965, n. 939, a condizione che gli apparati medesimi abbiano conseguito o conseguano gli impieghi e le destinazioni previste dalla lettera a) dell'articolo precedente.

Le agevolazioni medesime non possono essere concesse in via di rimborso dei tributi all'importazione che siano stati riscossi a titolo definitivo.

GIACHINI. Dopo le precisazioni fornite dal sottosegretario il gruppo comunista modifica la sua posizione e si asterrà nella votazione del disegno di legge. Vorrei, però, che fossero ben presenti due verità: la prima consiste nel fatto che è assolutamente indispensabile una discussione su tutto il problema in generale della politica marinara. La seconda verità riguarda il fatto che di discussioni su questo problema ne abbiamo già fatte molte; abbiamo, infatti, avuto occasione di discutere — per quanto io posso ricordare — con il ministro Dominedò, con il ministro Spagnolli (per due volte), con il ministro Natali, con il ministro Vittorino Colombo, ed adesso, forse, anche con il ministro Mannironi.

Se andiamo un momento indietro ed esaminiamo i profili delle discussioni che sono state fatte, possiamo vedere che almeno su alcuni punti vi sono state delle convergenze concrete. Pertanto, noi abbiamo adesso il dovere di accertare politicamente se queste convergenze esistono ancora e se questi elementi possono essere sviluppati e portati avanti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 di cui ho già dato lettura.

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Norme integrative della legge 21 luglio 1965, n. 939, riguardante

il trattamento tributario delle costruzioni, modificazioni, trasformazioni e riparazioni navali » (2292):

Presenti . . . . .	26
Votanti . . . . .	15
Astenuti . . . . .	11
Maggioranza . . . . .	8
Voti favorevoli . . . . .	15
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alessandrini, Amodio, Bianchi Gerardo, Brizioli, Canestrari, Dagnino, Guerrini Giorgio, Mancini Antonio, Marocco, Marraccini, Monaco, Russo Ferdinando, Salomone, Squicciarini, Zanibelli.

*Si sono astenuti:*

Ballarin, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Foscarini, Gatto, Giachini, Guglielmino, Skerk, Tripodi Girolamo e Zucchini.

*È in congedo:*

Azimonti.

**La seduta termina alle 10.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO