

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XIII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 1959

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TROISI

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	103
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	103, 104
MACRELLI	104
TERRAGNI	104
PETRUCCI	104
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Proroga dei termini della legge 26 marzo 1959, n. 178, relativa all'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del medio e dell'alto Adriatico. (<i>Urgenza</i>). (1366) . .	104
PRESIDENTE	104, 105, 106
VIDALI	104
GEFTER WONDRIK	105
TURNATURI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	106
BOGONI	106
Disegno di legge (Rinvio della discussione):	
Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia. (1334)	106
PRESIDENTE	106
RAVAGNAN	106, 107
BOGONI	106
LOMBARDI RUGGERO, <i>Relatore</i>	107
TURNATURI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	107
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	107

La seduta comincia alle 10.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Amodio.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Mattarella si è trovato nell'impossibilità di presiedere la seduta giacché improrogabili impegni lo hanno trattenuto fuori Roma.

Debbo informare gli onorevoli colleghi che la I Commissione (Affari costituzionali) ha rivendicato la propria competenza sul disegno di legge n. 1550 riguardante il riordinamento dei ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione e dei trasporti in concessione.

Ritengo opportuno che, da parte della nostra Commissione, si esprima la ferma volontà di mantenere la propria competenza su detto provvedimento, data la particolare natura tecnica di esso.

Chiedo, pertanto, se la Commissione voglia incaricare il proprio Presidente affinché faccia presente presso la Presidenza della Camera l'opportunità che il disegno di legge di cui sopra resti assegnato alla Commissione medesima in sede legislativa.

MACRELLI. La Presidenza della Camera aveva già assegnato alla nostra competenza il provvedimento; desidererei conoscere per quali motivi essa viene rivendicata dalla I Commissione.

PRESIDENTE. Si asserisce che il provvedimento tratta del personale dello Stato.

TERRAGNI. Nel caso si trattasse di problemi tecnici riguardanti i trasporti dovremmo sicuramente insistere.

PETRUCCI. Sono stati richiesti due pareri; alla Commissione Affari costituzionali e alla Commissione del bilancio per l'aspetto finanziario.

Da parte nostra, è bene che si rivendichi la competenza primaria in quanto si tratta di una questione essenzialmente tecnica. La nostra Commissione ha esaminato ed approvato tutti i progetti di legge al riguardo e può stabilire l'entità del personale per un dato grado o servizio; per quanto riguarda, invece, lo stato giuridico del personale, occorre il parere della I Commissione (Affari costituzionali).

PRESIDENTE. Propongo pertanto che la Commissione comunichi alla Presidenza della Camera che essa ritiene che rimanga ferma la sua competenza primaria in sede legislativa, con il parere della I Commissione (Affari costituzionali) e della V Commissione (Bilancio).

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Proroga dei termini della legge 26 marzo 1959, n. 178, relativa all'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del medio e dell'alto Adriatico. (Urgenza) (1366).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga dei termini della legge 26 marzo 1959, n. 178, relativa all'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del medio e dell'alto Adriatico ».

In assenza del relatore onorevole Boidi, svolgerò io stesso una breve relazione.

Gli onorevoli colleghi ricorderanno che nel marzo 1959 venne approvata una legge in base alla quale il Ministro della marina mercantile era autorizzato ad affidare all'industria privata, mediante pubblica gara o licitazione privata, con decorrenza dal 1° luglio 1959, l'esercizio dei servizi postali, commerciali, marittimi di carattere locale nel medio ed alto Adriatico.

In base a questa autorizzazione fu indetta la gara che è andata, purtroppo, deserta; quindi ci troviamo in una situazione di carenza giuridico-amministrativa e si rende necessario un provvedimento che autorizzi il ministero competente a predisporre gli elementi necessari per indire una nuova gara.

Intanto bisogna assicurare la continuità dei servizi e non possiamo renderci responsabili della interruzione di essi. Di qui l'urgenza del presente provvedimento con il quale, in sostanza, si chiede la proroga di 6 mesi e cioè fino al 1° gennaio 1960 del termine, già fissato al 1° luglio 1959 dalla legge 26 marzo 1959, n. 178.

Durante tale periodo gli uffici competenti del ministero raccoglieranno gli elementi di costo per la valutazione necessaria.

Invito i colleghi della Commissione a voler prendere in benevola considerazione il disegno di legge che ho così brevemente illustrato.

Dichiaro aperta la discussione generale.

VIDALI. Dopo aver approvato nel marzo di quest'anno la succitata legge n. 178, approveremo anche il presente disegno di legge dal momento che una proroga dei termini si è resa necessaria giacché le gare sono andate deserte. Debbo far osservare però che, se non verranno aumentati gli stanziamenti, la situazione resterà immutata; alla nuova scadenza, in gennaio o febbraio, ci troveremo di nuovo a discutere un'altra proposta di legge di proroga perché le gare continueranno ad andare deserte.

Intervenni durante la discussione della legge n. 178 per sostenere l'opinione del mio gruppo, che cioè lo Stato dovesse assumere la gestione di quelle linee con sistemi simili a quelli usati dalla Finmare; d'altra parte le linee esercitate erano di interesse pubblico, cosa questa che il Governo riconosceva per il fatto che provvedeva a sovvenzionarle con dei fondi pubblici. La situazione, però, in cui operano le società che esercitano le linee di comunicazione del Tirreno è diversa da quella in cui operano le società dell'Adriatico perché in questo ultimo settore vi sono le linee jugoslave ed, inoltre, le linee dell'Istria e Trieste della S.A.I.M.A., statali anche esse. Esse operano secondo la spartizione decisa fra i due paesi, Italia e Jugoslavia, in base all'accordo di Udine del 1955.

L'impossibilità di attuare la legge succitata n. 178 ha fatto perdere sei mesi di tempo. La legge infatti demandava al Ministero della marina mercantile di affidare all'industria privata, mediante gara pubblica a licitazione

privata, l'esercizio di quei gruppi di linee. Gli interessati venivano chiamati alla stipulazione di una convenzione della durata di 20 anni, dovevano impegnarsi a costruire un certo numero di navi e gestirne l'attività, previo contributo annuo dello Stato il cui ammontare era fissato nel capitolato. Le licitazioni sono andate deserte, nessun gruppo armatoriale ha accettato le condizioni offerte. Per l'alto Adriatico, per esempio, la detta legge fissava in capitolato 5 linee, esigeva la costruzione di una motonave da 450 tonnellate e di due motonavi da 250 tonnellate ed offriva il contributo di 250 milioni di lire; per il contributo era previsto il costo di costruzione delle navi in 750 milioni ma le gare sono andate deserte perché, con i costi correnti, la costruzione sarebbe ammontata almeno a 1.100 o 1.200 milioni con conseguenti maggiori aggravii. In conclusione, non si sarebbero coperti gli ordinari ammortamenti.

Secondo il calcolo economico più ristretto, il contributo dovrebbe essere intorno ai 400 milioni per permettere alle società private l'esercizio delle linee assicurando un sia pur modesto reddito al capitale impiegato.

È per questo che le gare sono andate deserte.

Quel che ho detto per le linee dell'Alto Adriatico vale anche per le altre tre linee del medio Adriatico.

Ora — e qui voglio ripetere quanto ebbi a dire nella precedente discussione — si tratta di una questione di interesse nazionale e grave. Mentre noi discutiamo questo argomento, la Jugoslavia, come dissi già nel mio precedente intervento, si rafforza. Il declino della bandiera italiana nell'Adriatico è cosa già fatta. Le nostre navi sono vecchie e lente; le jugoslave sono veloci e bene attrezzate. L'Adriatico, che diventa un mare sempre più interessante, è dominato dalla Jugoslavia. Ho dei dati che abbiamo letto recentemente nella nostra stampa, a Trieste, dei dati molto seri con i quali si dimostra che, in fondo, non siamo presenti quasi più nell'Adriatico e che questo mare è solcato soltanto da navi jugoslave.

Capodistria per esempio diventa già un porto importante nel quale fanno scalo navi provenienti sia dall'America del nord che del sud. Sono convinto perciò che, anche approvando questo disegno di legge e anche costruendo le tre motonavi, nonché le altre, di cui si è parlato, si sarà ancora ben lontani dal rendere efficienti le nostre linee, anche se il provvedimento darà un aiuto tale da far scomparire le vecchie « carrette » che hanno

il solo merito di essere sopravvissute a due guerre mondiali.

Il Governo dovrebbe tener presente inoltre che le condizioni di appalto debbono essere migliorate: altrimenti le gare continueranno a rimanere deserte, con l'ulteriore aggravarsi della situazione. Mi permetto, perciò, di rivolgere una raccomandazione al Governo: al consiglio comunale di Trieste vi sono due mozioni, una presentata dai socialisti e una dai democristiani con le quali si chiede che le navi siano costruite nei cantieri di Trieste.

GEFTER WONDRICH. Non posso che concordare, in linea di massima, con quanto detto dall'onorevole Vidali. Si tratta di una questione che riguarda particolarmente il medio ed alto Adriatico e quanto ha affermato l'oratore che mi ha preceduto corrisponde esattamente alla realtà dei fatti. Come è stato già detto in questa Commissione e anche da me stesso in Aula, non rimane al Governo che una sola cosa da fare: insistere presso il tesoro perché lo stanziamento sia portato da 250 milioni a 400 milioni.

D'altro canto mi risulta che il fondo di rotazione, istituito anni fa a Trieste, è disposto a contribuire alla costruzione di queste tre navi con circa 500 milioni.

Ogni giorno di più la concorrenza jugoslava si fa minacciosa e il turismo, che parte da Venezia, preferisce le navi jugoslave moderne e veloci senza che noi facciamo nulla per impedirlo. Si dovrebbe, perciò, almeno come inizio, procedere al più presto alla costruzione di queste tre navi.

Il Ministero della marina mercantile deve dimostrare comprensione: oggi la costruzione di una nave del genere non può costare meno di un miliardo e 100 milioni e perciò il Governo dovrebbe aumentare il proprio contributo.

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

In qualità di relatore desidero richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che, con il disegno di legge al nostro esame, non siamo chiamati a revisionare il sistema già adottato dalla legge del 1959 ma a concedere una proroga per consentire l'aggiudicazione del bando di concorso che è andato deserto. Mi associo tuttavia a quanto detto dai due colleghi, che mi hanno preceduto, circa la necessità di fronteggiare la concorrenza sempre più incalzante della Jugoslavia in questo settore. Me ne occupo anche come studioso e debbo riconoscere che lo sviluppo della marina mercantile jugoslava è veramente notevole, al

punto da accaparrarsi gran parte del traffico turistico.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. A nome del Governo ringrazio i colleghi che sono intervenuti e mi dichiaro lieto di potere assicurare che accogliendo, anzi prevenendo, le istanze da loro avanzate, è stato già disposto un piano finanziario che prevede un maggiore stanziamento, pari a 182 milioni e 59 mila lire per consentire alle ditte che concorreranno di affrontare il rischio con un certo margine di sicurezza.

Nello stanziare queste maggiori somme si è tenuta presente la necessità di aumentare la forza competitiva dei nostri servizi in attività nell'Adriatico, rispetto alla Jugoslavia. Comunico, inoltre, che è di imminente presentazione al Parlamento un disegno di legge con il quale lo Stato si addosserà l'onere di 5 miliardi annui per contribuire alle spese relative alla costruzione di nuove navi.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendovi osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

L'articolo 1 della legge 26 marzo 1959, n. 178, è sostituito dal seguente:

« Il Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni, è autorizzato ad affidare all'industria privata, mediante pubblica gara o a licitazione privata, con decorrenza dal 1° gennaio 1960, l'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi sovvenzionati di carattere locale di cui all'articolo 2.

Fino al 31 dicembre 1959, i servizi attualmente esercitati continueranno ad essere regolati dalle norme di cui al regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002; al decreto del Capo del Governo 10 agosto 1937; alla legge 16 giugno 1939, n. 949; ed alla legge 23 gennaio 1941, n. 52 ».

(È approvato).

ART. 2.

Il terzo comma dell'articolo 5 della legge 26 marzo 1959, n. 178, è sostituito dal seguente:

« È escluso dal passaggio ai nuovi concessionari e dall'inquadramento nei ruoli organici di cui al comma precedente il personale

che, entro il 31 dicembre 1959, abbia raggiunto i limiti di età per essere collocato in quiete-scienza ».

(È approvato).

ART. 3.

La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

BOGONI. Per dichiarazione di voto. Noi voteremo a favore di questo disegno di legge augurandoci che la gara non vada nuovamente deserta. Però, pensiamo che sia necessario risolvere il problema in modo più radicale e soddisfacente affinché la nostra flotta mercantile non corra il rischio di scomparire dalle nostre acque.

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

Discussione del disegno di legge: Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia (1334).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga della tassa sulle merci imbarcate, sbarcate e in transito nel porto di Venezia ».

RAVAGNAN. Propongo di rinviare ad altra seduta la discussione di questo disegno di legge poiché, secondo quanto mi consta, la questione non è molto conosciuta tra gli ambienti interessati. Chiedo detto rinvio anche in considerazione della delicatezza della materia perché se da un lato è vero che tutti desideriamo incrementare il lavoro dei porti, dall'altro, dobbiamo evitare di gravare i medesimi di ulteriori oneri.

PRESIDENTE. Per la verità, mi risulta che sono pervenute diverse segnalazioni a questo proposito ed esiste anche tutto un piano finanziario già predisposto dagli organi responsabili. D'altro canto la Commissione VI (Finanze e tesoro) ha già espresso parere favorevole e quindi vi sarebbero tutti gli estremi per affrontare la discussione del disegno di legge.

BOGONI. La richiesta fatta dall'onorevole Ravagnan, intesa a rinviare la discussione del provvedimento, non si riferiva all'esistenza o meno dei requisiti giuridici necessari alla discussione stessa ma era limitata alla concessione di una proroga che ci si presenta opportuna, per non dire necessaria, al fine di meglio approfondire il problema e al fine an-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 15 OTTOBRE 1959

che di rendersi conto della opportunità di approvare o meno il disegno di legge. Se non erro il collega onorevole Ravagnan ha detto che le categorie interessate non erano al corrente della situazione. E poiché non vi è nessuna urgenza, dato che i termini scadono nel 1962, non vedo perché non sia opportuno rinviare la discussione.

LOMBARDI RUGGERO, *Relatore*. Non ho avuto il tempo di interpellare il provveditorato di Venezia ma mi risulta che un piano finanziario già esiste tanto che si parla di un mutuo di un miliardo e 80 milioni estinguibile nel 1963 con metà dell'introito delle tasse integrate dai fondi normali del provveditorato. Mi sembra perciò strano che si dica che il provveditorato non ne sappia niente.

RAVAGNAN. Non dico il provveditorato, ma gli utenti, gli operatori.

LOMBARDI RUGGERO, *Relatore*. Ad ogni modo, mi rimetto alla volontà della Commissione.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche il Governo si rimette alla volontà della Commissione.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, può rimanere stabilito il rinvio ad una prossima seduta dell'esame del disegno di legge.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Proroga dei termini della legge 26 marzo 1959, n. 178, relativa all'ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale del medio e dell'alto Adriatico » (1366):

Presenti e votanti	28
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Ambrosini, Armato, Bardanzellu, Bogoni, Boidi, Bolla, Calvaresi, Concas, Degli Esposti, Durand de la Penne, Frunzio, Geffer Wondrich, Granati, Lombardi Ruggero, Macrelli, Marchesi, Petrucci, Polano, Ravagnan, Ricca, Sammartino, Terragni, Togni Giulio Bruno, Tonetti, Troisi, Viale e Vidali.

È in congedo:

Amodio.

La seduta termina alle 11,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI