

COMMISSIONE X
TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XCIV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 OTTOBRE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SPATARO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonché per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (4061) . . .	1177
PRESIDENTE	1177, 1180, 1181
BOGONI, <i>Relatore</i>	1177
LOMBARDI GIOVANNI	1180
ADAMOLI	1180
Sull'ordine dei lavori:	
ADAMOLI	1181
PRESIDENTE	1181

La seduta comincia alle 9,50.

BOGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonché per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (4061).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore delle nuove costruzioni

nonché per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna ».

Sul disegno di legge, che è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato, ha facoltà di svolgere la relazione l'onorevole Bogoni.

BOGONI, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame riguarda la navigazione interna, problema che la nostra Commissione ha già trattato in diverse occasioni: in sede di bilancio e particolarmente verso la fine della passata legislatura, quando si esaminò ed approvò un disegno di legge analogo al presente, che però non completò il suo *iter* a causa dell'anticipato scioglimento del Senato. Per conseguenza con la nuova legislatura il Governo, su iniziativa dell'attuale nostro Presidente, allora ministro dei trasporti, ha presentato un altro disegno di legge, analogo a quello da me testé ricordato.

L'importanza del settore dei trasporti fluviali ci da la misura dell'importanza del provvedimento in questione.

Il settore dei trasporti fluviali è stato in Italia, purtroppo, alquanto trascurato, mentre in altri Paesi, particolarmente in Belgio, in Francia e in Germania, è tenuto in grande considerazione. Basta del resto, dare una occhiata alle statistiche dei vari Paesi sulla navigazione interna per vedere come altrove le vie d'acqua interne sono utilizzate al massimo.

In Francia, per esempio, il trasporto di merci viene effettuato nella misura del 19 per cento in ferrovia, del 6 per cento per idrovia e del 75 per cento su strada ordinaria; nella Germania orientale le percentuali sono, rispettivamente, del 46, del 2 e del 52 per cento; in Italia, invece, le percentuali rispettive sono appena del 14, dell'1 e dell'85 per cento.

Eppure, nessuno può ignorare la necessità di potenziare questa via di trasporto, soprattutto considerando quanto le nostre strade sono congestionate. All'estero, come dicevo poc'anzi, questo sistema di trasporti viene continuamente potenziato e migliorato secondo i continui progressi della tecnica. In Italia, prima della guerra mondiale, la navigazione interna era praticata in forma quasi artigianale; la guerra poi rovinò completamente le installazioni, le infrastrutture e il naviglio.

Nel nostro paese, oggi, la navigazione interna si svolge prevalentemente sui laghi, per il trasporto delle persone, e sui fiumi, per il trasporto delle merci, specialmente quelle voluminose e pesanti che, trasportate per via terrestre, verrebbero a costare molto di più.

Dopo la guerra si sono costruiti, ad opera di alcune società, dei natanti i quali oltre che sui fiumi, vanno in mare e in laguna: da Piacenza a Ferrara fino a Marghera e a Brindisi e ad Augusta, in Sicilia. Ma tutto ciò non basta, onde la necessità di approvare con urgenza questo disegno di legge, perché già siamo in ritardo.

Il testo originario presentato dal Governo è stato largamente emendato dal Senato in diversi punti, sia per facilitare il piccolo naviglio, sia per aiutare l'ammodernamento di barche ancora utilizzabili; e gli aiuti proposti dal Governo anche se sono notevoli di fronte alle difficoltà del tesoro, sono però insufficienti rispetto alle esigenze di un settore tanto utile all'economia del paese. Mi astengo dall'elencare le navi attualmente in circolazione, perché la relazione ministeriale è già stata larga di dati: desidero soltanto porre l'accento sul fatto che le provvidenze previste tendono a promuovere la entrata in servizio di nuove navi, la motorizzazione e l'ammodernamento dei natanti a propulsione non meccanica; la costruzione di nuovi depositi e di attrezzature nelle zone portuali della navigazione interna e la riduzione dei costi di esercizio.

In tutto, il progetto di legge importa per lo Stato la spesa di 1 miliardo e mezzo in

dieci anni per nuove costruzioni, ammodernamento dei natanti e attrezzature, e 1 miliardo e 125 milioni per contributi di percorrenza. L'entità della provvidenza è inadeguata ai compiti che il disegno di legge si prefigge di raggiungere per cui il provvedimento va accettato più come impegno di buona volontà da parte dello Stato che come mezzo efficace a risollevarlo il settore della navigazione interna dalla crisi in cui versa dal dopoguerra.

D'altra parte il nostro Presidente, che era ministro dei trasporti all'epoca della presentazione del disegno di legge, sa quante difficoltà ha incontrato con i ministeri del tesoro e del bilancio per il reperimento dei miliardi messi a disposizione.

Ho intenzione di non dilungarmi sulle condizioni estremamente difficili in cui si dibatte la navigazione interna e sulla inadeguatezza del provvedimento in esame che, allo stato attuale, va preso come è e approvato; come pure vorrei risparmiare agli onorevoli colleghi il molto tempo che sarebbe necessario per una relazione esauriente, giacché quella governativa pare abbastanza ricca di dati e documentata. Preferisco richiamare la vostra attenzione sugli effetti che dall'applicazione della legge il Governo ci si ripromette. Nella relazione è detto che si prevede, nel triennio di applicazione della legge la costruzione di 7.542 tonnellate di nuovi scafi e l'acquisto di nuovi motori per circa 802 tonnellate. Percentualmente, i benefici previsti dalla legge comportano un aumento del 6 per cento dell'attuale consistenza della flotta e dell'8 per cento per nuovi motori e attrezzature. In lire, gli incrementi risultano così suddivisi: per nuovi scafi, lire 814 milioni 500 mila; per motori, lire 348 milioni 900 mila; per impianti di maneggio lire 84 milioni 150 mila; per locali di deposito, lire 252 milioni 450 mila. I costi di esercizio per effetto dell'erogazione del premio di percorrenza, risulteranno ridotti, nei 5 anni di applicazione del beneficio di lire 1 milione 125 mila, cifra pari a quella stanziata per il contributo di percorrenza. Questa in linea generale è la portata della legge che discutiamo; vedremo i dettagli nel corso dei singoli articoli, che mi accingo ad illustrare.

L'articolo 1 stabilisce a quali condizioni va concesso il contributo, entro quale termine esso può essere richiesto e la sua entità (3 per cento annuo per la spesa riconosciuta occorrente da corrispondere per 10 anni). Il beneficio della legge, per la sua entità e per la sua rateizzazione, importa naturalmente una

limitata incidenza sul settore; quindi, è più incoraggiamento che sostanza. Esso appare non tanto in funzione degli effetti che dalla legge si attendono quanto in funzione delle preoccupazioni di bilancio.

All'articolo 2 del testo del progetto originale la VII Commissione del Senato ha apportato delle modifiche. È stato abbassato il limite di potenza e di portata di navi, rimorchi e traghetti ammessi a concorrere al beneficio. In base al testo che noi stiamo esaminando, possono fare domanda anche gli operatori che commettono costruzioni di navi, rimorchiatori, traghetti più piccoli, con motori di potenza non inferiore a 100 anziché 300 Hp., scafi di portata non inferiore a 100 anziché 300 tonnellate, traghetti di 5 anziché di 10 tonnellate.

A mio avviso, la modifica apportata dal Senato è senz'altro giusta. Data l'estrema varietà della rete navigabile interna, occorre incoraggiare la costruzione anche di piccoli natanti, che possono svolgere un utile servizio in acque e canali incapaci di ricevere i grandi scafi.

L'articolo 3 prevede l'estensione del beneficio di cui all'articolo 1 per la costruzione di nuove navi, in favore di navi già in esercizio, che vengono ammodernate attraverso l'installazione di motori di nuova costruzione e di nuove apparecchiature di bordo. L'articolo 4, detta norme procedurali per la richiesta dei benefici previsti nel progetto. Merita un chiarimento l'ultimo comma dell'articolo dove è detto « il Ministro può promuovere... ». Questa facoltà accordata al ministro consente di agevolare quei piccoli esercenti della navigazione interna che da soli non avrebbero la capacità finanziaria di ordinare la costruzione di nuove navi o ammodernare quelle già in esercizio.

L'articolo 5 tratta di una norma consueta in simili provvedimenti. Per la navigazione interna, la norma è giustificata dalle caratteristiche di questi traffici che sono notoriamente di lenta formazione e che affrontano una continua concorrenza.

L'articolo 6 stabilisce le condizioni generali per l'effettivo godimento dell'esercizio, prescrive termini per la costruzione e l'entrata in esercizio delle navi e detta altre norme particolari dirette ad evitare elusioni agli scopi della legge.

L'articolo 7 contempla provvidenze per favorire la costruzione di nuove attrezzature di deposito e di maneggio, di cui la navigazione interna avverte la scarsità.

L'articolo 8 non ha bisogno di una particolare illustrazione, trattandosi di norma procedurale analoga a quella del precedente articolo 4.

L'articolo 9 non richiede particolari illustrazioni, perché contempla norme analoghe a quelle di cui all'articolo 6 per le nuove costruzioni e l'ammodernamento delle navi.

L'articolo 10 stabilisce il contributo di concorrenza nella misura massima dello 0,80 per tonnellata m. di portata utile, ed è giustificato dalla necessità di incoraggiare i traffici della navigazione interna che si svolgono in condizioni particolarmente difficili per la scarsa efficienza delle vie navigabili e delle relative attrezzature.

Gli articoli 11, 12 e 13 riguardano norme che stabiliscono i limiti degli impegni annuali per la corresponsione dei tributi e fissano un termine per l'emanazione del Regolamento di attuazione.

Ho lasciato di proposito alla fine di questa disamina una questione molto dibattuta fra i colleghi della VII Commissione del Senato.

Alcuni senatori, nel corso della discussione dell'articolo 2 del progetto governativo, manifestarono il dubbio che l'Amministrazione dello Stato, in sede di attuazione della legge, potesse destinare gran parte delle somme stanziata a favore del naviglio adibito al trasporto di persone. In tal modo lo Stato, attraverso la gestione governativa sui laghi, avrebbe potuto diventare il maggiore beneficiario del provvedimento.

Per eliminare questa eventualità, la Commissione trasporti del Senato approvò un emendamento aggiuntivo all'articolo 2, esattamente l'ultimo, che limita ad un terzo la somma che può essere ripartita a favore del naviglio per il trasporto di persone.

A me sembra di dover concordare con le preoccupazioni manifestate e con la soluzione limitativa adottata, perché in effetti il disegno di legge ha lo scopo di sviluppare il trasporto delle merci più che il trasporto di persone, in quanto gli attuali servizi di trasporto di persone sono già ammodernati e potenziati ed anche attivi.

Altro emendamento aggiuntivo è stato introdotto alla fine dell'articolo 11; esso recita: « Il Ministro utilizzerà nell'esercizio successivo le somme stanziata e non utilizzate nell'esercizio precedente ». Mi sembra che questa precisazione sia molto importante, perché evita che si perdano somme stanziata in favore di un settore povero per il quale ci siamo sempre battuti.

Prima di terminare la mia relazione devo richiamare la vostra attenzione sul parere emesso dalla Commissione bilancio, la quale ha espresso parere favorevole, segnalando per altro la necessità che l'articolo 12 risulti modificato nel senso di imputare a carico del fondo globale 1961-63 la somma di lire 325 milioni anziché di lire 275 milioni, per tener conto di tutto l'onere che su tale esercizio graverà in conseguenza dei limiti di impegno annuo di lire 50 milioni autorizzati nel triennio dal 1961-62 al 1963-64 con l'articolo 11 del disegno di legge.

Ritengo che, al termine della discussione generale, anziché passare agli articoli, sia opportuno sospendere la discussione per regolarizzare, d'accordo con gli organi ministeriali competenti, la copertura finanziaria secondo i suggerimenti espressi dalla Commissione Bilancio.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Bogoni per la sua chiara relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

LOMBARDI GIOVANNI. Vorrei aggiungere solo qualche parola a quello che ha detto il relatore. Innanzitutto mi associo alle parole del relatore per quanto riguarda l'impostazione generale del problema, cioè il riconoscimento della navigazione interna in Italia, oggi considerata ancora la Cenerentola nell'ambito del settore dei trasporti. Se si fosse già da tempo attuato in Italia un sistema organico e logico di coordinamento dei trasporti — strade ferrate e navigazione interna — probabilmente questo provvedimento non avrebbe ragione di essere.

Oggi non possiamo più perdere del tempo in un settore che interessa anche l'impegno dei costruttori di natanti che si sono avviati a costruire i medesimi sul tipo standard 1350 tonnellate di portata per un parco che raggiunge oggi circa venti unità. È quindi opportuno chiedere l'aiuto del Governo per incentivare nuove costruzioni in vista del riordino della navigazione interna in Italia.

Qualcuno potrebbe obiettare, in base agli ultimi rilievi, che la siccità ha diminuito la quantità di acqua del fiume Po, e quindi il pescaggio. Il problema non è rilevante perché sono al corrente che tutti i fondali del Po sono stati portati a livello navigabile e siamo arrivati, dai metri uno e settanta, che consentivano il passaggio di natanti anche di mille tonnellate, ai metri due. I tratti del Volto Grimana e della linea Po-Brondolo sono stati quindi resi navigabili.

Sono quindi favorevole a questa proposta di legge e anche all'impostazione data da

qualche emendamento approvato dal Senato. Qualche osservazione si potrebbe fare allo emendamento che pone un limite agli stanziamenti perché si ritiene conveniente che, dato il principio del disegno di legge di aiutare lo sviluppo del trasporto merci, non si faccia mancare al momento opportuno l'aiuto necessario.

Per quanto riguarda il secondo emendamento, quello relativo alla riduzione del tonnellaggio, occorre considerare che il rodaggio di questa legge lo renderà insufficiente in quantoché l'accettazione di un principio che riduce il tonnellaggio per portata inferiore a trecento tonnellate, quindi per produzione artigianale dei natanti, sarà utile soltanto quando sarà avviata la grande navigazione.

Concordo altresì con il relatore, quanto alle sue osservazioni all'articolo 12 e al parere espresso dalla Commissione del Bilancio.

ADAMOLI. Vorrei fare una osservazione per quanto concerne il metodo, senza entrare nel merito del disegno di legge. Su questo provvedimento si discute da quattro anni e il problema della navigazione interna è stato sempre oggetto di esame, di discussioni e di interventi appunto perché mancava una legge organica che coordinasse tutta intera la materia. Dobbiamo pure considerare che il disegno di legge è stato presentato ancor prima di questi quattro anni, dall'onorevole Spataro, allora ministro. Oggi noi ci accingiamo ad approvarlo, ma nel testo concepito, praticamente, sei o sette anni fa. Questa è una delle cose più sconcertanti, dal punto di vista politico e tecnico, del metodo che si adotta in Parlamento per risolvere problemi che sono arricchiti di esperienze e di elementi che non sono contemplati nei provvedimenti, già presentati molti anni fa. Comunque, noi della nostra parte, approviamo questo provvedimento, senza entrare nel merito, prima di tutto perché in esso è contenuto un richiamo a un ordine del giorno presentato tempo fa dall'onorevole Bogoni, che oggi fa il suo esordio come relatore e col quale ci complimentiamo. Questo significa che gli ordini del giorno che si presentano in parlamento, una volta tanto, come possiamo oggi constatare, non restano lettera morta, ma sono tenuti in considerazione dal Governo. Qualche volta anche noi, bisogna dirlo, abbiamo delle modeste soddisfazioni.

Ci auguriamo che la cosa si ripeta in avvenire per altri provvedimenti. In secondo luogo noi approviamo il disegno di legge perché interviene in un settore assai importante della vita economica nazionale, ed ha

la finalità di portare la navigazione interna italiana — come ha detto il Relatore — su un piano moderno.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

In accoglimento della richiesta del relatore, propongo di sospendere l'esame del provvedimento rinviando la discussione degli articoli alla prossima seduta, per permettere il perfezionamento del testo dell'emendamento all'articolo 12, secondo i suggerimenti della Commissione Bilancio.

Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sull'ordine dei lavori.

ADAMOLI. Onorevole Presidente, vorrei pregarla di inserire al più presto, all'ordine del giorno dei lavori della nostra Commissione, il disegno di legge n. 3539 sulla idoneità fisica dei marittimi. Si tratta altresì di un impegno che il Governo ha già preso.

Vorrei inoltre pregarla, signor Presidente di porre all'ordine del giorno anche la proposta di legge n. 181 sul contributo a favore del Consorzio Autonomo del porto di Genova.

PRESIDENTE. Assicuro l'onorevole Adamoli che, per quanto concerne il primo provvedimento, ho già sollecitato in proposito il ministro Bertinelli. La proposta di legge riguardante la rivalutazione del contributo al consorzio del porto di Genova sarà posta all'ordine del giorno della nostra Commissione in una delle prossime sedute.

La seduta è tolta.

La seduta termina alle 10,45.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI