

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XLIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 14 LUGLIO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

| INDICE | | PAG. |
|---|--------------------|------|
| Congedi: | | |
| PRESIDENTE | 471 | |
| Inversione dell'ordine del giorno: | | |
| PRESIDENTE | 471 | |
| Disegni di legge (Discussione e approvazione): | | |
| Modifiche al decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686, relativo alle provvidenze per il recupero e rimessa in efficienza di navi mercantili sinistrate. (1382) | 472 | |
| PRESIDENTE | 472, 473 | |
| SALERNO, <i>Relatore</i> | 472 | |
| Norme e maggiorazioni di spese circa la esecuzione per conto di terzi di lavori attinenti ai servizi telegrafici, telefonici e postali da parte dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (1208) | 473 | |
| PRESIDENTE | 473 | |
| CATANI, <i>Relatore</i> | 473 | |
| Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione): | | |
| Proroga delle norme del decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alle alienazioni delle navi requisite o noleggiate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (1113) | 474 | |
| PRESIDENTE | 474, 475, 479 | |
| | | PAG. |
| SIMONINI, <i>Ministro della marina mercantile</i> | 474, 475, 478 | |
| DUCCI, | 474, 475, 477, 478 | |
| SALERNO | 475, 476 | |
| LOMBARDI RICCARDO | 476 | |
| JACOPONI | 477 | |
| PERTUSIO | 478 | |
| Votazione segreta: | | |
| PRESIDENTE | 479 | |
| <hr/> | | |
| La seduta comincia alle 8,45. | | |
| MONTICELLI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. | | |
| (<i>E approvato</i>). | | |
| Congedi. | | |
| PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Borsellino, Farinet e Viale. | | |
| Inversione dell'ordine del giorno. | | |
| PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Proroga delle norme del decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggiate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato. Non essendo però presente il relatore; onorevole Serbandini, pro- | | |

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1950

pongo di iniziare la discussione del successivo disegno di legge all'ordine del giorno.

Se non vi sono opposizioni, rimane così stabilito.

(Così resta stabilito).

Discussione del disegno di legge: Modifiche al decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686, relativo alle provvidenze per il recupero e rimessa in efficienza di navi mercantili sinistrate. (1382).

PRESIDENTE. Esaminiamo dunque il disegno di legge: Modifiche al decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686, relativo alle provvidenze per il recupero e rimessa in efficienza di navi mercantili sinistrate. La parola è al relatore, onorevole Salerno.

SALERNO, *Relatore*. Questo progetto di modifica del decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686, serve a colmare una lacuna da più parti lamentata e a porre fine ad una situazione di disagio e di incertezza che esiste nel campo della marina mercantile per quello che attiene alle navi sinistrate. Questa materia, come tutti sappiamo, è regolata da una legge fondamentale, quella del 19 ottobre 1945, più nota sotto il suo numero, il n. 686, con la quale si stabilirono parecchi benefici e particolarmente l'erogazione di un compenso di riparazione a favore dei proprietari di navi sinistrate che, entro il 31 dicembre 1947, avessero proceduto alle operazioni di recupero e rimessa in efficienza delle navi. Questo compenso di riparazione, per la verità, constava di varie voci: quota di concorso ricuperi, quota di concorso riparazione degli scafi, quota di concorso riparazione degli apparati motori, quota di concorso riparazioni per l'allestimento ecc. Queste quote di concorso sono però sempre in relazione alla spesa che è stata fatta da parte del proprietario che ha proceduto alla rimessa in efficienza della nave, tanto che vi è una disposizione per effetto della quale il Ministero della marina mercantile può esaminare i documenti delle spese in contraddittorio con gli armatori, i cantieri, gli stabilimenti e, ove sorgano controversie, queste sono devolute alla competenza di un collegio arbitrale.

Per provvedere al pagamento di questi compensi di riparazione fu autorizzata la spesa di 2500 milioni nel 1945 che sarebbero stati ripartiti in vari esercizi finanziari.

Gli armatori, per ottenere tali compensi, dovevano naturalmente dare la prova delle

spese sostenute anche perché, secondo una disposizione di questa legge, il contributo non può superare il 40 per cento della spesa sostenuta dal proprietario della nave. Con successive disposizioni, contenute nel decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1151, fu prorogato il termine di ultimazione dei lavori dal 31 dicembre 1947 al 31 dicembre 1948, ma fu stabilito anche che ai beneficiari della proroga il compenso avrebbe potuto essere proporzionalmente ridotto in relazione alla residua disponibilità di bilancio dopo effettuata la liquidazione dei compensi spettanti per le navi rimesse in efficienza entro il 31 dicembre 1947. Dato però che vi era uno stanziamento prestabilito per coloro che avevano effettuato i lavori entro il 1947 e forse non sarebbe rimasto nulla per gli altri, con questa seconda disposizione di legge, ai 2500 milioni stanziati con la legge del 1945, furono aggiunti altri 1000 milioni.

Ora, per provvedere all'applicazione della legge del 1945, ma soprattutto di quella del 1948, si deve stabilire anzitutto che cosa si deve dare a quelli che hanno esaurito i loro lavori entro il 31 dicembre 1947 perché, in sostanza, quelli che possono godere della proroga, ne godono dopo che sono state compiute le liquidazioni dei compensi di riparazione a favore di quelli che hanno fatto i lavori nel 1947; quindi necessità di liquidare tutti i proprietari di navi che hanno compiuto i lavori entro il 1947, per poi distribuire la residualità in proporzione a coloro che hanno compiuto i lavori successivamente. Ma per fare questo occorre avere la prova delle spese compiute; queste due leggi invece, che sono ricche di termini per concedere questi benefici, mancano di un elemento essenziale, e cioè del termine per la presentazione della documentazione. Sicché si ha questa strana situazione: che vi sono in giacenza 787 domande completamente prive di documentazione e 81 con documentazione insufficiente. È logico che, per poter applicare le due leggi del 1945 e del 1948, occorre stabilire un termine per chiudere la situazione e passare alla liquidazione e al pagamento di questi compensi, termine che, ripeto, nelle due leggi mancava.

Il disegno di legge in discussione mira precisamente a stabilire un termine definito entro il quale i proprietari che hanno fatto domanda ed hanno proceduto alle operazioni di ripristino debbono documentare le opere compiute, e soprattutto le spese sostenute in base alle quali si potrà fare la liquidazione.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1950

Il termine fissato dal disegno di legge è di tre mesi dall'entrata in vigore della legge.

Poiché dunque la legge colma una lacuna che esisteva nelle due precedenti leggi in materia, ritengo che essa debba essere senz'altro approvata.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno domanda la parola, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

« I documenti occorrenti per la liquidazione del compenso di riparazione previsto dal decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686, modificato dal decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1151, devono essere presentati, a pena di decadenza, entro il termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ».

Nessuno chiedendo di parlare, il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Norme e maggiorazioni di spese circa la esecuzione per conto di terzi di lavori attinenti ai servizi telegrafici, telefonici e postali da parte dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1208).

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione del disegno di legge: Norme e maggiorazioni di spese circa l'esecuzione per conto di terzi di lavori attinenti ai servizi telegrafici, telefonici e postali da parte dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, approvato dalla VII Commissione del Senato.

Il relatore, onorevole Cotani, ha la parola.

COTANI, Relatore. Onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione riguarda l'aggiornamento delle quote di surrogazione al personale superiore e agli agenti di manutenzione dei circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche che eseguono lavori per conto di terzi.

Con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 23 agosto 1946, n. 176, e con analogo decreto legislativo del 14 settembre 1947, n. 1224, furono modificate le quote di surrogazione e poi elevata la quota di appoggio fissata con regio decreto 8 ottobre 1925, n. 2500:

Dati i miglioramenti economici concessi al personale statale dopo il 1947, le quote in vigore non risultano più adeguate; è necessario quindi provvedere ad una ulteriore mag-

giorazione. Pertanto le nuove quote vengono così fissate: da lire 800 a lire 1500 per il personale superiore e da lire 500 a lire 1000 per il personale di manutenzione.

La quota di appoggio viene elevata da lire 6000 a lire 8000 a chilometro, filo semplice con pali di legno, e a lire 40.000 per le linee costruite con pali in cemento o ferro.

Il regio decreto-legge 8 ottobre 1925, n. 2500, concerneva i soli lavori telefonici e telegrafici; con l'attuale disegno di legge le quote di surrogazione vengono applicate anche per i servizi postali per conto di enti o privati che li richiedono in occasione di mostre, congressi, fiere campionarie ed altre manifestazioni.

Per evitare incresciose controversie ed il pericolo di rimanere scoperti di spese, agli enti che richiedono l'istituzione di servizi postali per le loro manifestazioni è fatto obbligo di anticipare le presumibili spese occorrenti. A ciò provvedono gli articoli 3 e 4 del disegno di legge che ha già ottenuto l'approvazione della VII Commissione del Senato.

Si tratta in sostanza di aggiornamento di tariffe ed io prego la Commissione di volerlo approvare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame dei vari articoli che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

La quota di surrogazione del personale superiore e degli agenti di manutenzione dei circoli delle costruzioni telegrafiche-telefoniche, di cui all'articolo 1 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 24 settembre 1947, n. 1224, viene elevata rispettivamente a lire 1.500 ed a lire 1.000 giornaliera.

(È approvato).

ART. 2.

La quota di appoggio di lire 6.000 — a chilometro — filo semplice, di cui all'articolo 2 del decreto legislativo citato nell'articolo precedente, viene elevata a lire 8.000 — per le linee costituite prevalentemente con pali in legno — e a lire 40.000 — per le linee costituite prevalentemente con pali in cemento o in ferro.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1950

ART. 3.

La misura della quota di surrogazione del personale superiore e degli agenti stabilita per i lavori eseguiti dal servizio dei telegrafi, è applicabile ai lavori relativi ai servizi postali istituiti a richiesta e per conto di enti, anche statali, o di privati.

(È approvato).

ART. 4.

Chiunque richieda che vengano, nel suo interesse, eseguiti lavori o istituiti servizi telegrafici, telefonici o postali, deve anticipare alla Amministrazione postelegrafonica le spese occorrenti per le prestazioni e le forniture relative, ivi compresa la quota per spese generali di cui all'articolo 1 del regio decreto legge 8 ottobre 1925, n. 2500, e successive modificazioni.

(È approvato).

ART. 5.

L'Amministrazione applicherà le maggiorazioni apportate con gli articoli 1 e 2 della presente legge anche a decorrere dal 1° gennaio 1948 a quei contratti che contemplino la riserva di adeguamento.

(È approvato).

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Proroga delle norme del decreto legislativo luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggiate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1113).

PRESIDENTE. Riprendiamo ora la discussione del disegno di legge: Proroga delle norme del decreto legislativo luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggiate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato.

Il relatore, onorevole Serbandini, non è presente. Prego perciò l'onorevole Ducci, che conosce bene la questione, di volerlo sostituire.

I colleghi ricordano che, nella passata seduta, abbiamo ritenuto necessario l'intervento del Ministro della marina mercantile per po-

ter dare opportuni chiarimenti, specie in relazione all'effettiva consistenza delle navi alle quali la legge deve essere applicata; dare cioè spiegazioni maggiori di quelle che si potevano ricavare da quell'elenco molto sommario che era stato comunicato al relatore.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Si tratta di consentire ai proprietari di navi che furono a suo tempo requisite dallo Stato di poter rientrare in possesso delle navi stesse, previa restituzione dell'importo del 15 per cento di ciò che avevano ricevuto dallo Stato in compenso dell'abbandono della nave. Il provvedimento si riferisce in modo particolare ad un certo numero di navi che sono state affondate sulle coste della Grecia e che, per il trattato intervenuto tra l'Italia e la Grecia nello scorso anno, potranno in parte essere recuperate dai proprietari, i quali possono rientrare in possesso delle navi soltanto previo impegno di ripararle e metterle in efficienza. Questo consentirebbe di dare un certo lavoro ai cantieri navali e di fare rientrare un certo numero di navi in servizio.

PRESIDENTE. La Commissione desidererebbe sapere specificatamente, specialmente in rapporto al Trattato italo-greco, quali sono in realtà le navi che possono essere rimesse in efficienza. Da informazioni avute personalmente mi risulta che queste navi sarebbero una ventina di cui sei appartengono alla società « Italia ». Occorre quindi approvare subito questo disegno di legge prima che intervenga la scadenza del trattato italo-greco in modo di mettere in condizioni gli armatori, che lo volessero, di recuperare le loro navi.

DUCCI. A me consta che le trattative tra l'Italia e la Grecia sono state prorogate di due mesi. Prego il Ministro di volerci dire se questa notizia è vera oppure no.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. È stato prorogato di due mesi il termine concesso agli armatori per chiedere la restituzione delle navi.

DUCCI. A me risulterebbe che la proroga è stata richiesta perché tra la lista delle navi presentata dall'Italia e quella presentata dalla Grecia vi è un certo divario, in quanto nella lista italiana vi sono navi che in quella greca non figurano e in quella greca vi sono navi che non risultano in quella italiana.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Una commissione di tecnici italiani sta facendo in questo momento l'accertamento dei relitti che sono nelle acque greche e occorre certo del tempo per completarlo. Occorre dare agli armatori le informazioni necessarie sulle

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1950

navi perdute che essi hanno abbandonato allo Stato perché possano richiederne la restituzione. Ecco perché è urgente approvare questo disegno di legge.

DUCCI. Ma si è detto che queste trattative italo-greche sono concluse.

PRESIDENTE. Sono concluse, ma è in corso la proroga del termine di due mesi per la presentazione delle domande.

DUCCI. Non è questo veramente quello che consta a me. Io ho saputo che sono state prorogate di due mesi le trattative tra l'Italia e la Grecia e non i termini per la presentazione delle domande, perché gli elenchi dei relitti presentati dalle due nazioni non corrispondevano.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidererei sapere dall'onorevole Ducci quale influenza può avere su questa legge il fatto che vi sia questa controversia.

DUCCI. Non è una controversia, è una discordanza di fatto.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Quale influenza può avere su questa legge tale discordanza?

DUCCI. Quello che interessa sapere è se il Ministero della marina mercantile sa quanti possano essere, all'incirca, i relitti per cui economicamente si possa avere un vantaggio rimettendoli in efficienza.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Io ho qui un elenco di navi italiane che si trovano in acque elleniche; di esse alcune sono state identificate, altre sono in via di identificazione.

Il Ministero ha inviato le organizzazioni armatoriali a far sapere quali erano le navi che potevano loro interessare e noi abbiamo le lettere e le documentazioni che ci segnalano le navi che meritano di essere ricuperate.

PRESIDENTE. Desidererei riportare la discussione alla questione generale, che è la sola che deve essere esaminata dalla Commissione. Il problema fondamentale che noi dobbiamo porci è questo: lo Stato ha interesse che queste navi siano ricuperate e ricostruite? Interesse naturalmente di carattere generale. Se non ha interesse, diciamolo chiaramente e allora le navi resteranno in fondo al mare e verrà poi un provvedimento per cui esse potranno essere vendute per il recupero del materiale, se ciò sarà conveniente. La proroga che è prevista dal disegno di legge in discussione deve dare agli armatori la possibilità, pagando quel famoso 15 per cento, che per me non ha nessuna importanza, di ricuperare le loro navi. Questo recupero è utile dal punto di vista dell'interesse generale del-

lo Stato? Su questo a me sembra che la Commissione si debba pronunciare, se cioè abbiamo interesse di facilitare il recupero di queste navi, la loro riparazione, la loro sistemazione e il loro rientro nel naviglio nazionale. Questi sono i fini che il disegno di legge si propone di conseguire e noi dobbiamo vedere se questi fini sono giustificati anche se la portata pratica della legge sarà limitata e si applicherà soltanto a sei, sette od otto unità.

In sostanza la contropartita di questo eventuale non consenso alla proroga da che cosa è costituita? Evidentemente dal completo abbandono di queste unità in fondo al mare di cui nessuno probabilmente si occuperà più perché voi, sapete meglio di me che l'utilità del recupero, ai fini della demolizione, è ormai ridotta in limiti tali che nessuno ha interesse ad eseguirlo.

SALERNO. Questa legge deve operare naturalmente solo a condizione che i relitti siano utilizzabili.

PRESIDENTE. La contropartita, ripeto, è costituita dall'abbandono completo delle navi in fondo al mare.

Devo dire che sono stato molto soddisfatto che la Commissione abbia fatto questa indagine ed abbia avanzato i suoi dubbi, ma penso che l'interesse generale, sia di carattere sociale che di carattere nazionale, è quello di facilitare questi eventuali recuperi anche per parità di trattamento con coloro che hanno già usufruito delle disposizioni delle precedenti leggi. Molti armatori che avevano le loro navi affondate nelle acque elleniche non hanno finora potuto usufruire delle precedenti disposizioni per il recupero; ora che il trattato con la Grecia lo consente per il 50 per cento, dobbiamo dar loro questa possibilità. Non concedendo la proroga ci mettiamo in condizioni di creare una disparità di trattamento tra gli armatori che hanno avuto le loro navi affondate in acque nazionali ed hanno potuto recuperarle e quelli che l'hanno avute affondate nelle acque elleniche, in quanto, fino a che il Trattato italo-ellenico non è stato perfezionato, non vi è stata possibilità di ingresso in quelle acque neppure per un'azione di indagine per stabilire se conveniva oppure il recupero della nave. Oggi noi, prorogando i termini, mettiamo tutti sullo stesso piano, sia quelli che hanno avuto la possibilità di recupero, sia quelli che ancora non l'avevano e li mettiamo sullo stesso piano in un termine abbastanza limitato. L'unica preoccupazione per me è che il termine sia troppo limitato e perciò insufficiente.

In ogni modo concludo dicendo che tutto ciò rappresenta, secondo me, un fatto utile nell'interesse generale del nostro paese.

LOMBARDI RICCARDO. Le ragioni che hanno provocato una certa perplessità della Commissione, nei riguardi di questo disegno di legge, sono avvalorate da quello che oggi si è detto. C'è stato uno spostamento geografico. Nella precedente seduta si è parlato di navi genericamente affondate. La Grecia c'è entrata soltanto per un vago accenno occasionale su domanda di informazione da parte di un collega. Oggi invece si dice che tutta la legge sarebbe stata predisposta per poter permettere il recupero proprio di quelle navi che sono state affondate nelle acque greche, per poter stabilire una parità di trattamento tra coloro che hanno avuto la fortuna o la sfortuna di avere avuto le navi affondate in acque nazionali e coloro che hanno avuto la fortuna o la sfortuna di averle avute affondate in acque greche. Quindi c'è effettivamente una mancanza di conoscenza della cosa sulla quale richiamo l'attenzione della Commissione.

Quando ci si presenta un progetto non basta dirci genericamente che serve ad una data cosa; noi vogliamo sapere la portata di esso e quando ci si parla della Grecia solo dopo una lunga discussione, abbiamo il diritto di sapere perché ci si parla della Grecia. Non c'è nulla di male che si indichi l'obiettivo specifico di questo disegno di legge: se questo è di permettere il recupero delle navi affondate in Grecia, lo si dica. Se fosse stato detto in principio, non sarebbero state fatte tante osservazioni.

Non importa sapere soltanto che il disegno di legge tende a creare un certo stimolo, una certa possibilità di recupero, nella carenza dello Stato, importa anche sapere quante navi siano effettivamente recuperabili.

Non intendiamo certo conoscere un'indagine tecnica rigorosa, ma vogliamo sapere quei dati di fatto che hanno indotto il Ministro a presentare il disegno di legge in considerazione di navi specifiche recuperabili in determinate acque. In definitiva ci siamo preoccupati che questo disegno di legge corrisponda ad un preciso interesse nazionale poiché, se così non fosse, e si fosse fatto strada invece, attraverso gli organi ministeriali, un interesse relativo ad una sola nave, particolarmente appetibile per i loro proprietari, allora è evidente che, se tutta questa macchinosa questione fosse ridotta al recupero soltanto di una o due navi, si potrebbero sugge-

rare altri sistemi, quale quello dell'appalto, come si è fatto altre volte.

Se si tratta quindi di un progetto che considera una certa varietà di casi, allora sono d'accordo con l'opinione del Presidente, ma se invece (ed è questo il punto da chiarire) il progetto è fatto per coprire, sotto un aspetto generale, una certa esigenza, anche legittima, ma limitata ad uno o due relitti, allora vogliamo sapere di che cosa si tratta e quale è il valore e quale il metodo più redditizio per lo Stato di effettuare il recupero.

SALERNO. Già dissi, nella precedente seduta, quello che ha detto l'onorevole Lombardi. La Commissione ricorderà che, non essendo stato presente all'inizio della relazione dell'onorevole Serbandini, mi ero preoccupato di conoscere di quante navi si trattasse ed il relatore mi passò un elenco di navi che però non rappresentava nulla e non poteva soddisfare le esigenze legittime della Commissione. Si trattava infatti di un semplice elenco numerico di navi senza indicazione della qualità, della stazza, dell'età, ecc. Come ha detto l'onorevole Lombardi e come già dissi io nella precedente seduta, non si tratta di sapere se vi sono uno o due casi specifici, si tratta di sapere soprattutto se questo disegno di legge riguarda l'interesse nazionale oppure no.

Debbo aggiungere, per la verità, che dopo i chiarimenti dati circa le navi che si trovano nelle acque del Mare Egeo, la situazione assume un carattere più generale che particolare. Se si fosse trattato solamente delle navi che si trovano nelle acque nazionali, mi sarei sentito molto perplesso nel dare la mia adesione perché, come già dissi l'altra volta, questa legge, come tutti sappiamo, ha già avuto una proroga ed è stata operante per cinque anni; per cui questa ulteriore proroga a chi giova praticamente? Non certo alla massa degli armatori di queste navi che in questi cinque anni, se avessero avuto interesse al recupero, lo avrebbero già fatto, e se non l'hanno fatto è segno che non hanno avuto interesse di farlo. E allora, se deve giovare a qualche specifico proprietario, è meglio fare una norma *ad hoc*.

Il Presidente ha detto che prorogare significa agevolare la possibilità di rimettere in efficienza queste navi. Secondo me la proroga sarebbe un errore — parlo sempre delle navi in acque nazionali — perché neanche lo Stato che è il proprietario delle navi, nei termini stabiliti, potrebbe compiere atti di recupero e di riparazione; quindi invece di agevolare questa situazione di sgombero e di

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1950

rimessa in efficienza, noi forse la ritarderemo. Non facciamoci quindi delle illusioni. Vi è invece la questione delle navi che si trovano nelle acque del Mar Egeo.

Io non conosco il numero preciso di queste navi e forse non lo conosce neanche l'ufficio ministeriale, perché si stanno facendo ancora accertamenti; comunque dall'elenco di cui ci è stata data comunicazione, si ha l'impressione di un naviglio di una certa importanza. Per la verità non mi sento neanche oggi completamente soddisfatto delle indicazioni fornite, ma si tratta certamente di una certa quantità di navi che potrebbero essere utili.

In sostanza si tratta di navi per cui è stato fatto atto di abbandono ed il proprietario è lo Stato che non ha bisogno di termini; lo Stato rispetto ai governi esteri ha il diritto di reclamare le sue navi. I termini potranno riguardare i rapporti interni tra privati e Stato italiano.

Comunque, attenendomi ai chiarimenti parzialmente soddisfacenti che sono stati dati, io concluderei perché sia accordato un altro termine in maniera di risolvere completamente la situazione, se è esatto, come pare, che in quelle acque greche vi siano navi nazionali che è utile recuperare.

JACOPONI. Mi permetto di dissentire alquanto dagli oratori che mi hanno preceduto. Io sono il presidente di una società di recuperi che, per l'attività che ha svolta, ha acquistato una notevole esperienza. Secondo dati indiscutibili ci risulta che nelle nostre acque, navi battenti bandiera italiana che presentano un qualche interesse ad essere recuperate non ci sono. Si tratta di piccole navi ormai deteriorate dal tempo, affondate in località in cui è molto difficile il recupero, o è possibile ad un costo molto elevato. Quindi, a mio avviso, il problema ha importanza soltanto nei riguardi della Grecia, salvo forse una sola nave esistente in Italia.

Devo però far noto che da circa due anni circola in Italia fra le diverse società di recuperi una lista di 117 navi esistenti nelle acque greche, ma fino ad oggi tutti si sono rifiutati di concorrere al recupero di queste 117 navi, alcune delle quali sono tuttora cariche di materiale abbastanza prezioso, come carbone, metalli, automezzi, ecc. E questo perché? Perché tutti i mari della Grecia presentano serie difficoltà per andarvi a lavorare. In Grecia non esistono mezzi di recupero: pontoni, cilindri, scafandri, ecc. Portare dall'Italia in Grecia un pontone significa spendere 100 mila

lire al giorno, i cilindri costano 25 mila lire al giorno; se si va oltre i 15-20 metri occorrono gli scafandri moderni il cui costo è enorme. Voglio sperare che queste navi si trovino in località dove il recupero è facile, e se vi sarà qualche armatore volenteroso o anche spinto dal desiderio di speculazione, che ritenga possibile mandare mezzi e specialisti per effettuare questo lavoro di recupero, si potrà favorirlo anche se il progetto, nelle sue pieghe, possa nascondere qualche manovra; ma penso che questo non ci debba soverchiamente spaventare. Sono però d'accordo col collega onorevole Lombardi che la relazione alla Commissione avrebbe dovuto essere un po' più chiara da parte del Ministero competente, anche perché noi, della Commissione dei trasporti, potremmo essere interpellati su questo problema e faremmo una figura meschina non sapendo che cosa rispondere, dando l'impressione che abbiamo votato una legge della quale non abbiamo neanche compresa l'importanza.

Concludo affermando che stimo necessario che si dia questa facoltà a chi veramente desidera lavorare per il recupero di qualche nave da portare ai nostri cantieri per la sua rimessa in efficienza.

DUCCI. Desidero far rilevare che nella precedente seduta il problema che si era affacciato era stato quello del recupero di relitti di navi in acque italiane. Oggi i problemi sono diventati due e quello che pareva fosse il principale è diventato secondario, perché mi pare che, da quanto è stato detto, si può dedurre che navi da recuperare in acque nazionali non ve ne sono più. È stato detto che la *Tommaseo*, che era l'unico recupero che presentava possibilità di effettiva utilità economica, si trova in una situazione speciale che è stata già definita. Sorge quindi l'altro problema, che la volta scorsa era stato appena accennato da me e che è stato un po' chiarito dalla lista, che naturalmente sarà approssimativa, che è stata presentata alla Commissione dal Presidente. A quanto mi consta, da informazioni che ho assunto, in quella lista mancano precisamente due dei più interessanti recuperi che è possibile fare utilmente. Uno è quello della motonave *Carlo Rosselli* di 6800 tonnellate, varata nel 1942, che si trova spezzata in chiglia, semi galleggiante nel golfo di Corfù. Questo è un recupero che si presume sia utile a compiersi, e che noi dovremmo, con un 15 per cento, dare al proprietario, il quale è stato già indennizzato della perdita.

Un'altra nave che presenta analoghe possibilità, a quanto mi consta, è il *Città di Savona*.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. È già rientrata alla base con accordo separato.

DUCCI, *Relatore*. Questo mi fa molto piacere.

Dalla lista che è stata letta ho potuto rilevare che in genere si tratta di navi di piccolo tonnellaggio che *a priori* escludono il recupero; perché, mi domando, chi va a tirare su una nave da 250 tonnellate dalle acque greche? Non vorrei perciò che si arrivasse alla conseguenza che anche il numero delle navi nelle acque greche venisse ad essere molto circoscritto, come è circoscritto quello esistente nelle acque italiane. Secondo quello che mi consta, anche nelle acque greche, le navi recuperabili sarebbero due o tre. E allora, invece di chiedere quel misero 15 per cento, si potrebbe fare un'asta dando il diritto di prelazione al proprietario, ma non fare regali in questa maniera.

È vero che il proprietario ha avuto poco come indennità, ed è giusto che abbia ora qualche vantaggio, ma chiedere solo il 15 per cento mi sembra contrario agli interessi del Paese.

Vi è poi un'altra questione da tener presente e sulla quale avevo già chiesto spiegazioni. A me consta che le trattative tra il Governo greco e quello italiano — come ho già detto — sono state prorogate di due mesi, perché sono ancora in uno stato fluido. Invece, se non erro, il Ministro ha detto che questo termine di proroga di due mesi è stato dato per la presentazione delle domande da parte degli armatori. Allora quello che mi è stato riferito non corrisponde a verità. Questo è il punto che volevo chiarire. Se le trattative fra le due nazioni sono state già concluse, questo sposta il problema a mio modo di vedere; se le trattative fossero state invece prorogate di due mesi, alla fine dei prossimi due mesi sarebbe necessaria un'altra proroga.

Ecco perché io pensavo se non fosse meglio aspettare il momento in cui le trattative italo-greche saranno concluse per sapere in maniera precisa quali fossero i relitti utili che si trovano nelle acque greche e allora fare un disegno di legge *ad hoc* per permettere il recupero; mentre ora, facendo una legge nella maniera in cui ci viene presentata, mi sembra che si dia una possibilità implicita o esplicita di speculazione che non siamo in grado di controllare.

PERTUSIO. Ho avuto occasione di richiedere altre volte, e non soltanto nei riguardi del Ministero della marina mercantile, che la documentazione a disposizione della Commissione sia la più completa possibile. Durante la discussione che si è svolta su questo disegno di legge ho avuto dei momenti di perplessità che non sarebbero sorti se la istruttoria fosse stata più precisa e completa. Si sarebbero così evitati i dubbi che sono sorti nell'animo del collega Ducci. Può nascere sempre il sospetto che un determinato provvedimento abbia un vantaggio specifico in relazione ad un determinato caso particolare che, se venisse comunicato, la Commissione potrebbe anche apprezzare. Questi sospetti nascono appunto dal fatto che non si sia valutata *a priori* l'entità del provvedimento.

Rinnovo quindi la preghiera, fatta già in altre occasioni, di fornire alla Commissione tutti gli elementi di giudizio per evitare dubbi e perplessità.

Come ha rilevato l'onorevole Jacoponi, non è da escludersi che vi possa essere qualche persona di buona volontà che possa effettuare qualche recupero; lo Stato non potrebbe mai farlo, e per favorire quell'eventualità prospettata in forma augurale dal collega Jacoponi penso che si possa approvare il progetto che ci è stato presentato.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei ricordare all'onorevole Lombardi che questo disegno di legge è stato presentato al Senato circa un anno fa ed è stato trasmesso alla Camera, dopo l'approvazione della VII Commissione del Senato, il 16 febbraio di quest'anno. Evidentemente il riferimento alle navi delle acque greche è intervenuto dopo che il disegno di legge era stato presentato. Ecco perché oggi è preminente l'interesse per i relitti che si trovano nelle acque greche, i quali allora naturalmente non potevano interessare perché non era possibile andare a vedere se essi esistevano o no.

Come giustamente ha osservato l'onorevole Salerno, si tratta principalmente di vedere se il provvedimento è di interesse nazionale o meno. Credo che si possa concludere che esso è di interesse nazionale. Anche prima che fosse compilato questo elenco di navi che si trovano nelle acque greche, ho cercato di conoscere quali potevano essere i motivi dei dubbi e delle preoccupazioni che mi erano stati prospettati, anche in sede privata, da qualche collega e specialmente dall'onorevole Ducci, e ho cercato di approfondire i motivi per cui il disegno di legge era stato presentato. Mi

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1950

sono convinto che esso ha un interesse generale e che qualche armatore potrà trovare la convenienza di recuperare qualche nave. Vi sono elementi che possono sfuggire alla Commissione e che sono tali da indurre l'armatore a decidersi per il recupero della sua nave: vi possono essere motivi sentimentali, che la nave porti, per esempio, il nome della moglie morta.

Comunque mi pare che le parole dell'onorevole Pertusio siano quanto mai sensate. Riconosco con lui che la documentazione a disposizione della Commissione dovrà essere, in altre occasioni, la più larga possibile. Nel caso odierno mi pare che la discussione intervenuta, in mancanza di informazioni più complete, possa convincere la Commissione della necessità di approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame dell'articolo unico:

« Il Ministero della marina mercantile e il Ministero della difesa possono esercitare fino al 31 dicembre 1950 la facoltà di cui al decreto legislativo luogotenenziale 10 agosto 1945, n. 618, modificato col decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 668 ».

Non essendo stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta sui disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

« Proroga delle norme del decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggiate per

le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato » (1113):

| | |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti | 28 |
| Maggioranza | 15 |
| Voti favorevoli | 26 |
| Voti contrari | 2 |

(La Commissione approva).

« Modifiche al decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686, relativo alle provvidenze per il recupero e la rimessa in efficienza di navi mercantili sinistrate » (1382):

| | |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti | 28 |
| Maggioranza | 15 |
| Voti favorevoli | 26 |
| Voti contrari | 2 |

(La Commissione approva).

« Norme e maggiorazioni di spese circa l'esecuzione per conto di terzi, di lavori attinenti ai servizi telegrafici telefonici e postali da parte dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (1208):

| | |
|------------------------------|----|
| Presenti e votanti | 28 |
| Maggioranza | 15 |
| Voti favorevoli | 27 |
| Voti contrari | 1 |

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Capacchione, Cara, Cotani, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Firrao, Giannini Olga, Giavi, Imperiale, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Maniera, Momoli, Monticelli, Nicotra Maria, Pertusio, Petrucci, Sala, Salerno, Salvatore, Spoleti, Tomba e Veronesi.

Sono in congedo:

Borsellino, Farinet e Viale.

La seduta termina alle 10,30.