

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 25 LUGLIO 1962

(103^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente Domenico ROMANO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE:

« Provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna » (1722) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE . . . Pag. 1933, 1934, 1942, 1943
ANGRISANI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 1941, 1942
BARDELLINI 1935, 1941
CROLLALANZA 1938, 1942, 1943
FLORENA 1943
GAIANI 1939, 1940
GARLATO 1934, 1938
GENCO, *relatore* 1933, 1934, 1940, 1941, 1942, 1943
SACCHETTI 1942, 1943

« Istituzione del consorzio per il porto di Civitavecchia » (1969) (D'iniziativa del senatore Angelilli) (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE 1928, 1933
CROLLALANZA 1930, 1932
DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . 1929, 1930, 1931, 1933
GAIANI 1932
GENCO, *relatore* 1929, 1930, 1931, 1933
OTTOLENGHI 1932

RESTAGNO Pag. 1931
SACCHETTI 1930, 1931
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1931, 1933

« Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli » (2030) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 1926, 1927
DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 1927
FOCACCIA, *relatore* 1926
OTTOLENGHI 1927
SACCHETTI 1927

« Estensione della legge 9 gennaio 1962, n. 2, alla demolizione delle navi di legno » (2052) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 1927, 1928
CROLLALANZA 1928
DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 1928
GENCO 1928
SACCHETTI 1928
VACCARO, *relatore* 1927, 1928

La seduta è aperta alle ore 10,45.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Cervellati, Crollanza, De Unterrichter, Florena, Gaiani, Garlato, Genco, Imperiale, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti, Solari e Vaccaro.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari, per i trasporti Angrisani e per la marina mercantile Dominedo.

A M I G O N I, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli » (2030) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, relativa alla costituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura:

Articolo unico.

Gli articoli 9 e 11 della legge 6 maggio 1940, n. 500, modificati dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 settembre 1947, n. 1423, sono così modificati:

Art. 9. — Il numero 7) è soppresso.

I numeri 21) e 22) sono sostituiti dai seguenti:

« n. 21) tre rappresentanti dei lavoratori dei porti, nominati dal Ministro della marina mercantile su terne designate dalle associazioni sindacali di categoria a base nazionale;

n. 22) due rappresentanti dei lavoratori del mare nominati dal Ministro della ma-

rina mercantile su terne designate dalle associazioni sindacali di categoria a base nazionale ».

Art. 11. — Il numero 7) è sostituito dal seguente:

« un rappresentante dei lavoratori portuali e un rappresentante dei lavoratori del mare scelti dal Consiglio di amministrazione fra i membri di cui ai nn. 21) e 22) dell'articolo 9 nonchè un rappresentante dell'armamento scelto dal Consiglio di amministrazione fra i membri di cui ai nn. 19) e 20) dell'articolo 9 ».

F O C A C C I A, relatore. Onorevoli senatori, il disegno di legge sottoposto alla nostra approvazione è di portata modesta trattandosi di alcune modificazioni alla composizione del Consiglio di amministrazione dell'Ente autonomo del porto di Napoli.

La legge istitutiva dell'Ente del 6 maggio 1940, n. 500, non prevedeva nessun rappresentante dei lavoratori in seno al comitato direttivo dell'Ente stesso. Successivamente, con decreto legislativo del Capo dello Stato 25 settembre 1947, n. 1423, la rappresentanza dei lavoratori veniva così composta:

a) in seno al Consiglio di amministrazione, il segretario della Camera confederale del lavoro della provincia di Napoli o un suo delegato, un rappresentante della Federazione italiana lavoratori dei porti e un rappresentante della Federazione lavoratori del mare;

b) in seno al comitato direttivo il segretario della Camera del lavoro della provincia di Napoli, o un suo delegato.

Salvochè, in seguito alle note scissioni sindacali, verificatesi dal 1947 in poi, si è reso necessario far partecipare all'amministrazione dell'Ente anche i rappresentanti delle nuove organizzazioni sindacali, così come è stato praticato per il Provveditorato al porto di Venezia.

Per questa ragione è stato predisposto il presente disegno di legge che porta a quattro i rappresentanti dei lavoratori dei porti

e del mare in seno al Consiglio di amministrazione, due per ciascuna categoria, che sono nominati dal Ministro della marina mercantile su terne designate delle associazioni sindacali dei lavoratori dei porti e del mare su base nazionale.

Al posto del segretario della Camera del lavoro viene eletto in seno al comitato direttivo un rappresentante dei prestatori di opera.

Tale elezione viene fatta dal Consiglio di amministrazione fra i due rappresentanti dei lavoratori dei porti.

Non avendo nulla da osservare nel merito, propongo agli onorevoli colleghi l'approvazione del disegno di legge, così come è stato già approvato dalla Camera dei deputati.

DOMINEDO' *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Mi associo alle considerazioni dell'onorevole relatore, facendo presente che questo provvedimento fu attentamente studiato dalla Commissione competente dell'altro ramo del Parlamento dove fu approvato, se non erro, all'unanimità.

SACCHETTI. Siamo favorevoli a questo provvedimento anche se, durante la sua discussione alla Camera, furono respinti alcuni emendamenti presentati dal nostro gruppo che avrebbero consentito, secondo noi, una migliore rappresentanza delle categorie di prestatori d'opera e dei lavoratori portuali.

Considerato, però, che il disegno di legge in esame contiene un'utile integrazione della legge 6 maggio 1940, n. 500, siamo favorevoli alla sua approvazione.

OTTOLENGHI. A nome del Gruppo socialista dichiaro che anche noi siamo favorevoli all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge composto di un articolo unico, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Estensione della legge 9 gennaio 1962, n. 2, alla demolizione delle navi in legno » (2052)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Estensione della legge 9 gennaio 1962, n. 2, alla demolizione delle navi in legno ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura:

Articolo unico.

Le disposizioni della legge 9 gennaio 1962, n. 2, sono estese ai proprietari di navi mercantili a scafo in legno da carico secco e liquido nonchè da passeggeri e miste, iscritte alla data del 1° gennaio 1959 nelle matricole e nei registri di cui all'articolo 146 del Codice della navigazione e costruite in data anteriore al 1946, che procedano alla demolizione di tali navi ed alla costruzione di nuove unità a scafo metallico.

Le disposizioni della legge citata al comma precedente non si applicano a coloro che abbiano acquistato navi in legno dopo la data del 1° gennaio 1962.

Comunico che sul disegno di legge in esame la 5^a Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro comunica di non aver nulla da osservare per la parte di sua competenza ».

VACCARO, relatore. Onorevoli senatori, ritengo che il provvedimento in esame non richieda una lunga discussione in quanto si limita ad estendere, semplicemente, le disposizioni della legge 9 gennaio 1962, n. 2, alla demolizione delle navi in legno.

Le disposizioni del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622, e le recenti modifiche ad esse apportate con la suddetta legge del 1962, sono intese ad incoraggiare ed agevolare il processo di rinnovamento del naviglio mercantile a scafo metallico.

Il rinnovamento del naviglio in legno, invece, anche se le unità vetuste da demolire

saranno sostituite con altre di nuova costruzione a scafo metallico, non gode in atto di alcuna provvidenza.

A questa lacuna si intende provvedere con il disegno di legge in esame: bisogna, infatti, tener presente che il problema dell'eliminazione delle navi antiche trova la sua giustificazione nella necessità di disporre di navi efficienti; le navi a scafo metallico sono quelle che consentono una maggiore velocità nella navigazione e per esse il disarmo non si rende necessario dopo 25-30 anni di attività, come per quelle di legno, ma dopo un periodo più lungo.

C'è inoltre da considerare che le navi a scafo metallico non hanno bisogno della particolare manutenzione occorrente a quelle in legno, in quanto vengono riverniciate solo ogni 2-3 anni.

CROLLALANZA. In verità, dopo lunghi viaggi come per esempio in Estremo Oriente, anche le navi a scafo metallico hanno bisogno di essere riverniciate ogni volta.

VACCARO, relatore. Faccio inoltre presente alla Commissione che, evitando manovre speculative, delle provvidenze non possono beneficiare coloro che abbiano acquistato le navi da demolire posteriormente al 1° gennaio 1962.

Inoltre, poichè le provvidenze per la demolizione delle navi in legno si inseriscono nel quadro di quelle relative alla demolizione delle navi a scafo metallico, nessun nuovo onere deriverà per il bilancio statale; per la spesa occorrente saranno infatti utilizzati gli stessi stanziamenti del Capo X della legge 24 luglio 1959, n. 622.

Concludendo, mi dichiaro senz'altro favorevole all'approvazione del provvedimento in esame.

GENCO. Ritengo anch'io che questo disegno di legge sia utile e necessario, e pertanto voterò a favore.

SACCHETTI. In occasione della discussione della legge 9 gennaio 1962, n. 2, facemmo presente l'opportunità di estendere le sue disposizioni anche alle navi a

scafo in legno; le nostre osservazioni, però, non furono accolte e pertanto ci astenemmo dalla votazione di quel provvedimento che, inoltre, stabiliva per l'iscrizione delle navi nei registri un periodo di tempo che lasciava aperta la possibilità di acquistare vecchi ruderi per poi beneficiare delle disposizioni previste per la loro demolizione.

Nell'articolo unico del provvedimento in discussione constatiamo con piacere che questa nostra preoccupazione è stata tenuta presente anche dal Governo e pertanto ci dichiariamo favorevoli alla sua approvazione; anche se la data 1° gennaio 1962 può consentire qualche scappatoia, essa afferma tuttavia un principio che noi avremmo ben visto incluso anche nella precedente legge del 9 gennaio 1962, n. 2, per quanto riguarda le navi a scafo metallico.

La nostra astensione di allora si modifica oggi in un voto favorevole al disegno di legge in discussione, perchè constatiamo che le nostre osservazioni si sono imposte, per la loro validità, anche al Governo.

DOMINEDO', Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Come rappresentante del Governo non posso che associarmi alle conclusioni dell'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge composto di un articolo unico, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa del senatore Angelilli: « Istituzione del consorzio per il porto di Civitavecchia » (1969)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Angelilli: « Istituzione del consorzio per il porto di Civitavecchia ».

GENCO, *relatore*. Onorevoli senatori, non posso che aggiungere pochissime considerazioni a quelle già fatte sull'argomento in una precedente seduta.

In quell'occasione, il Governo manifestò la sua perplessità a proposito di questo provvedimento perchè in esso si contemplava il diritto dell'istituendo consorzio per il porto di Civitavecchia di eseguire, oltre che gestire, le opere portuali, compresi i necessari impianti ferroviari, il che estrometteva due Amministrazioni, quella dei lavori pubblici e quella delle ferrovie dello Stato.

In seguito alle obiezioni sollevate, il provvedimento è stato emendato dal proponente senatore Angelilli, ed ora prevede l'istituzione del consorzio solo per la gestione del porto.

Ridotto il provvedimento in questi termini, ne propongo senz'altro l'approvazione, previo esame degli emendamenti proposti ai suoi articoli.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero fare qualche breve considerazione, per coerenza con l'atteggiamento assunto durante la precedente discussione di questo provvedimento.

In quell'occasione sollevai due ordini di problemi, dopo aver manifestato, però, la più viva adesione di massima — da parte del Governo — al potenziamento del porto di Civitavecchia, che è in un certo senso il porto di Roma, e nei cui confronti si è registrato l'incremento di traffico di cui si è detto nella precedente seduta.

I rilievi da me sollevati riguardavano: uno la posizione dello Stato nei confronti del problema generale dei porti in Italia, e di quello di Civitavecchia in particolare; l'altro il progetto di consorzio per il porto di Civitavecchia. Per illustrare queste mie osservazioni dovrò in parte ripetere quanto ho già detto nella precedente seduta sull'argomento.

Per costituire un consorzio per il porto di Civitavecchia vitale ed efficiente, occorre che lo Stato intervenga con il suo contributo perchè, anche se lo sforzo locale di costituire un fondo di 100 milioni per questo consor-

zio è lodevolissimo, esso è del tutto inadeguato ai fini che si vogliono perseguire, tanto più che il consorzio, nella prima formulazione di questo provvedimento, era misto, cioè di gestione e costruzione di opere marittime.

Ho già comunicato alla Commissione che il Governo ha posto allo studio il problema generale dei porti italiani in modo organico ed unitario, problema che, pur se non verrà risolto in breve tempo, è oggi quello che più ci occupa, dopo che si sono risolte le questioni dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale e della sicurezza della navigazione, insieme a quello del riordino e potenziamento della pesca, il cosiddetto Piano azzurro.

Sono lieto, sciogliendo la riserva fatta nella precedente seduta, di comunicare oggi alla Commissione che, a seguito degli incontri avvenuti tra l'Amministrazione competente, i tecnici della materia, e l'Amministrazione finanziaria, in queste due ultime settimane si sono fatti passi in avanti; il problema è oramai posto e non solo per la Amministrazione tecnica (la quale si rende perfettamente conto che, se non si attua in tempo il piano di rinnovamento dei porti italiani, tra qualche anno la situazione generale di questi, che sono i polmoni ossigenatori dell'economia nazionale, potrebbe essere drammatica).

Sono pertanto lieto di comunicare alla Commissione, ripeto, che di questo preoccupante problema si è fatta compartecipe e corresponsabile, assieme al Ministero della marina mercantile, l'Amministrazione finanziaria, sia pure, per ora, in termini generali perchè non si è ancora determinata la cifra che sarà stanziata per il piano di potenziamento e di rinnovamento dei porti nazionali.

Questo tema, infatti sarà posto in modo specifico, ai fini della determinazione dello onere per l'erario dello Stato, in una delle prossime sedute del Comitato per lo sviluppo economico e la programmazione.

Avendo così sciolta la prima riserva, posso dimostrare alla Commissione che queste due settimane intercorse rispetto alla precedente discussione del provvedimento non sono passate inutilmente poichè è stato con-

cretamente affrontato il problema dell'*an debeat*, anche se non si è ancora presa una decisione sul *quantum debeat*, il che mi pare importante.

Pertanto, dopo aver detto che la riserva preliminare, quasi pregiudiziale, che avevo fatto viene meno in seguito a quanto è stato deciso in questi ultimi giorni, devo ora aggiungere, circa il secondo problema da me sollevato, connesso con il primo, che il Governo mantiene ferma la sua posizione sfavorevole alla costituzione di un consorzio misto di gestione e costruzione di opere marittime per il porto di Civitavecchia.

GENCO, *relatore*. Dopo quanto ho detto nel mio precedente intervento, credo che questa presa di posizione del Governo possa modificarsi, perchè il provvedimento, emendato, prevede solo un consorzio di gestione.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho voluto ancora una volta puntualizzare la posizione del Governo circa questo problema, anche dopo le dichiarazioni dell'onorevole relatore, perchè non vorrei che nel corso della discussione sorgessero perplessità circa questo punto. È più opportuno che il consorzio in questione sia solo di gestione, senza essere gravato da compiti irrealizzabili con le sue possibilità; stabilendo questo, del resto, avvaloriamo ancora di più l'impegno del Governo ad intervenire per i porti italiani, come ho detto nella prima parte del mio intervento.

CROLLALANZA. Vorrei manifestare il mio compiacimento all'onorevole proponente di questo disegno di legge, senatore Angelilli, il quale, come del resto io stesso avevo suggerito, è entrato nell'ordine di idee di non insistere nel mantenere al consorzio per il porto di Civitavecchia il carattere misto di esecuzione e di gestione delle opere, andando incontro, con aderenza alla realtà dei fatti, alle proposte fatte dal rappresentante del Governo.

In una precedente seduta ho detto che il consorzio di Genova oltre ad essere di gestione è anche di esecuzione di opere marittime e che, per poter far fronte all'onere

della costruzione di queste opere, acquisisce le entrate del porto sottraendole allo Stato, ma c'è da aggiungere che, ciò nonostante, l'Ente portuale di Genova non riesce a sopportare tutte le spese, tanto è vero che chiede continuamente contributi allo Stato per continuare a sviluppare le sue attrezzature in rapporto alle esigenze del traffico.

Se questo succede per un porto importante come quello di Genova, c'è da immaginarsi che cosa accadrebbe per quello di Civitavecchia!

Pertanto, mi sembra più opportuno seguire, in questo caso, il consiglio dell'onorevole Sottosegretario e di molti senatori, tenuto conto che il Governo sta per varare un provvedimento di finanziamento per la sistemazione dei porti italiani.

Non c'è dubbio che Civitavecchia ha il diritto di essere tenuta presente, starei per dire con diritto di precedenza, nel suddetto provvedimento, perchè le sue esigenze sono in stretto rapporto sia al traffico con la Sardegna che, in generale, alle esigenze mercantili di Roma e delle altre zone che gravitano sul suo porto.

Detto ciò, vorrei avanzare una proposta: per potere, con una certa efficacia, procedere alla revisione del provvedimento in esame, sarebbe forse opportuno che gli emendamenti presentati fossero portati precedentemente a conoscenza di tutti i componenti la Commissione e studiati con ponderazione.

Per questo, proporrei che il seguito della discussione fosse rinviato a domani, per poter discutere con più serenità l'argomento.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Per accelerare maggiormente l'iter del provvedimento si potrebbero far esaminare gli emendamenti proposti da un comitato ristretto che potrebbe riunirsi oggi stesso per riferire poi domani alla Commissione sui lavori svolti.

GENCO, *relatore*. Mi pare che questa proposta dell'onorevole Sottosegretario sia senz'altro accoglibile.

SACCHETTI. Prima di decidere sul rinvio della discussione, onorevole Presidente, mi sia permesso fare un'osservazione di

carattere preliminare, perchè mi pare che la riserva di fondo espressa nella precedente seduta dal rappresentante del Governo permanga tuttora.

L'onorevole Dominedò, infatti, riconobbe in quell'occasione la necessità, a prescindere dal problema specifico del porto di Civitavecchia, dell'intervento statale per eseguire le opere marittime che presentassero carattere d'urgenza.

Il senatore Angelilli, per soddisfare la necessità di realizzare determinati lavori per Civitavecchia, ha suggerito, con il presente provvedimento, l'istituzione del consorzio per il porto di questa città, cui avrebbero concorso, con aiuti concreti, gli enti locali interessati.

Dopo le odierne dichiarazioni dell'onorevole relatore, abbiamo appreso che la struttura di questo consorzio sarebbe modificata, in quanto esso non avrebbe più il compito di realizzare opere marittime ma solo di gestirle; stando così le cose, non si capisce, allora, l'urgenza di approvare oggi o domani questo provvedimento, senza darci il tempo di studiarlo a fondo

GENCO, *relatore*. Il consorzio avrà lo scopo di promuovere e sollecitare la costruzione delle opere necessarie.

SACCHETTI. Questo non basta, senatore Genco! Siamo sempre stati sostenitori delle forme consortili nella gestione dei porti, non da ora ma da parecchi anni, e quindi non avremmo niente in contrario circa la proposta di esaminare, con la dovuta calma, questo provvedimento anche in sede di sottocommissione: tengo tuttavia a precisare che il problema posto dal senatore Angelilli rimane sempre aperto perchè non trova soddisfazione nella formulazione del provvedimento che si vuole adottare.

L'onorevole Sottosegretario ci ha detto che è già in stadio avanzato l'elaborazione di un piano, d'accordo con il Ministero dei lavori pubblici e quello del tesoro, per la sistemazione dei porti italiani; ci rendiamo conto che la competenza primaria in questa materia spetta ai lavori pubblici, ma, non essendo in grado oggi di sapere come i fondi

necessari saranno distribuiti, tutto il problema dei lavori da eseguire continua a sussistere e questa considerazione forma oggetto della nostra riserva più rilevante circa la attuale situazione dei porti italiani.

Allo stato attuale, infatti, non è stato ancora determinato alcun contributo e sono state fatte solamente promesse.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Si tratta, però, di promesse concrete!

SACCHETTI. Non dubito che il Governo intenda intervenire anche a favore del porto di Civitavecchia; devo però richiamare l'attenzione di tutta la Commissione sul fatto che abbiamo bisogno di conoscere al più presto quale sia il piano governativo in questo settore e quale il piano d'intervento del Ministero dei lavori pubblici visto anche nel quadro del finanziamento di cui attualmente questo Ministero dispone circa i porti italiani; credo, infatti, che qualcosa si possa cominciare a fare in loro favore anche immediatamente.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Allo stato attuale, senatore Sacchetti, il Ministero dei lavori pubblici non ha la possibilità di intervenire in alcun modo per i porti italiani; come ha ben detto il Sottosegretario Dominedò siamo in trattative con il Tesoro per ottenere i fondi necessari all'esecuzione di queste opere.

SACCHETTI. Ripeto, sono del parere di esaminare gli emendamenti proposti al provvedimento; però non vedo l'urgenza di approvarlo domani senza che ci sia consentito di esaminarlo.

RESTAGNO. Credo che l'emendamento più importante tra quelli presentati a questo disegno di legge sia quello relativo alla trasformazione del consorzio misto, di gestione e costruzione, per il porto di Civitavecchia, in consorzio di sola gestione e mi pare che, così facendo, non si ostruisca assolutamente il cammino che dobbiamo in-

traprendere per arrivare all'approvazione del provvedimento in esame.

È indubbio che quello di gestione è il tipo di consorzio che più si addice al porto di Civitavecchia e credo che il problema cui accennava il senatore Sacchetti, relativo ai fondi necessari per questo porto, non riguardi affatto questo provvedimento per il consorzio.

Accettiamo con soddisfazione l'impegno che il Sottosegretario, a nome del Governo, si è assunto circa il problema generale dei porti e lo ringraziamo per le notizie che ci ha fornito sulla preparazione di questo piano.

Ritengo che sia opportuno nominare una Sottocommissione per esaminare questo provvedimento; in tal modo, il nostro lavoro si svolgerà più rapidamente e noi daremo prova di buona volontà nell'avviare a soluzione l'importante problema.

GAIANI. Concordo sull'opportunità di costituire un comitato ristretto per esaminare questo disegno di legge, ma desidero, nel contempo, far presente una questione.

Ho letto il testo del discorso fatto dal ministro Sullo, a conclusione del dibattito sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, nel quale si accenna alla necessità di mettere al più presto in cantiere tre nuovi piani generali di opere pubbliche: il primo riguardante gli ospedali, il secondo la sistemazione dei porti italiani e il terzo la navigazione interna.

Per quanto riguarda il problema dei porti, il ministro Sullo ha accennato all'esigenza di una spesa totale di 400 miliardi, al di sotto della quale non si potrebbe scendere, se si vuole avviarlo a soluzione. Nel suo discorso il Ministro aggiungeva che nel periodo che intercorre da oggi al termine di questa legislatura si potranno reperire solamente tutti i dati tecnici e statistici per predisporre, nella prossima legislatura, i provvedimenti necessari.

Non voglio portare una nota pessimistica nella discussione del presente disegno di legge, ma penso che sarebbe bene, in seguito a quanto ha detto il ministro Sullo, che

gli onorevoli Sottosegretari Spasari e Dominèdò ci dicessero se il Governo ha intenzione, al di fuori dell'elaborazione ed esecuzione del piano generale dei porti, di predisporre finanziamenti *ad hoc* per il porto di Civitavecchia, perchè diversamente, da oggi fino a che verrà approvato questo piano, che cosa si potrà fare per andare incontro alle sue esigenze?

Non dico che non sia necessario istituire subito il consorzio, però occorrerebbero maggiori schiarimenti da parte dei rappresentanti del Governo per sapere quando verranno effettuate le opere necessarie per il porto di Civitavecchia.

OTTOLENGHI. Vorrei, onorevole Presidente, esprimere un mio parere personale condiviso, credo, anche dal gruppo socialista.

In sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, ebbi l'onore di dire che è necessaria una politica di potenziamento di tutti i nostri porti prima di parlare di una politica di potenziamento della marina mercantile, e questo criterio è stato in parte accolto dal ministro Sullo quando ha risposto al Senato nel modo accennato dal senatore Gaiani.

Fatta questa premessa, per ciò che riguarda questo provvedimento per il porto di Civitavecchia, l'urgenza della sua approvazione è dovuta al fatto che è necessario creare il consorzio per gettare le basi sulle quali dovrà poi svilupparsi il piano di potenziamento del porto stesso.

Inoltre, l'urgenza di varare il disegno in esame è dovuta anche al fatto che siamo alla fine dei nostri lavori prima delle vacanze estive e pertanto se il provvedimento non sarà approvato oggi o domani rischia di subire un ritardo di due o tre mesi.

Se ci mettiamo subito al lavoro, esaminando per mezzo di una piccola sottocommissione gli emendamenti proposti, credo che faremo opera utilissima.

ROLLALANZA. Come ho già detto, sono del parere di varare al più presto questo provvedimento e credo che, al fine di svolgere un lavoro costruttivo durante la

prossima discussione del provvedimento, la soluzione migliore sarebbe quella di un incontro tra il relatore, senatore Genco, il proponente, senatore Angelilli e l'onorevole Dominedò, i quali, sentiti gli uffici competenti, preparino un testo del provvedimento da sottoporre poi al vaglio della Commissione.

Quando il senatore Sacchetti dice che non c'è urgenza di approvare questo disegno di legge, a mio avviso sbaglia, perchè invece è utilissimo che il consorzio prenda in consegna tutti i mezzi e le attrezzature del porto di Civitavecchia in modo di avere la possibilità, in seguito, di sottoporre al Governo eventuali soluzioni tecniche per il migliore funzionamento del porto stesso.

C'è dunque da svolgere tutto un lavoro preparatorio in attesa che siano disponibili quei mezzi finanziari che il Ministero dei lavori pubblici avrà nel suo bilancio a seguito dell'apposita legge di finanziamento.

GENCO, *relatore*. Sono senz'altro disposto, anche questo pomeriggio, ad incontrarmi con i senatori interessati e con l'onorevole Dominedò per la definizione dei necessari emendamenti da apportare a questo provvedimento, che potremmo riesaminare nella seduta di domani.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il ministro Sullo, più autorevolmente di quanto possa fare io, ha dichiarato al Senato, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, che concorda pienamente sulla necessità del potenziamento dei porti ed ha dichiarato che occorreranno, a questo scopo, fondi cospicui. Attualmente, infatti il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con quello della marina mercantile, è in trattative con il Tesoro per ottenere il finanziamento necessario che ci permetterà di intervenire concretamente a favore dei porti e quindi anche di quello di Civitavecchia.

Come ho già detto, allo stato attuale, non c'è la minima possibilità di realizzare una qualunque opera e per questo ritengo sia opportuno trasformare e modificare il provvedimento in esame istituendo semplice-

mente un consorzio di gestione, e non anche di esecuzione di opere marittime, per il porto di Civitavecchia.

In questo modo, il Ministero dei lavori pubblici non sarebbe più interessato, per ora, al problema in discussione e il disegno di legge, così modificato, potrebbe compiere rapidamente il suo *iter*.

DOMINEDO', *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Accetto la proposta di incontrarmi con il senatore Genco, il senatore Angelilli e quanti altri siano disposti a lavorare con noi, e mi dichiaro pronto ad esaminare il provvedimento anche oggi nel pomeriggio in modo da venire domani in quest'aula a riferire.

PRESIDENTE. Tenuto conto di questo accordo, ritengo che potremmo considerare chiusa la discussione generale del provvedimento rinviando alla seduta di domani l'esame degli articoli e degli emendamenti annunciati.

Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del provvedimento è rinviato alla seduta di domani.

Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna » (1722)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglioramenti al naviglio, agli impianti e alle attrezzature della navigazione interna.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GENCO, *relatore*. Onorevoli senatori, l'esauriente e dettagliata relazione che accompagna questo disegno di legge d'iniziativa governativa mi esonererebbe dallo spendere troppe parole; desidero però sottolineare i principali aspetti del problema in discussione.

Indubbiamente, abbiamo in Italia la possibilità di espandere notevolmente la navigazione fluviale e lacuale, che viceversa, per mancanza di mezzi e attrezzature, è molto limitata.

Pertanto, con il presente provvedimento l'Amministrazione dello Stato ha inteso riproporre le provvidenze per la navigazione interna che avevano formato oggetto di un disegno di legge (atto della Camera n. 1688) decaduto per la fine della passata legislatura.

Con questo provvedimento in esame si vuole promuovere ed incrementare:

a) l'entrata in esercizio di nuove navi, facilitandone la costruzione con un contributo annuo del 3 per cento sulla spesa riconosciuta occorrente, da corrispondere per un periodo di 10 anni;

b) la motorizzazione dei natanti a propulsione non meccanica, la sostituzione dei motori ormai inefficienti, nonché l'installazione di moderne apparecchiature tecniche di bordo (radar e simili);

c) il lavoro dei cantieri dislocati lungo le vie d'acqua interne attraverso una preferenza nei confronti degli altri cantieri, e ciò allo scopo di mantenere in efficienza e valorizzare quei cantieri che proprio per la dislocazione risultano connessi ai traffici e al potenziamento della navigazione interna e alla manutenzione e riparazione delle sue navi;

d) la disponibilità di nuovi depositi di merci e di attrezzature di scarico e carico nelle zone portuali;

e) la riduzione dei costi di esercizio dei trasporti della navigazione interna, concedendo un premio temporaneo di percorrenza allo scopo di agevolare un esercizio che si svolge in condizioni particolarmente onerose e aleatorie, anche in relazione allo stato delle vie navigabili.

Come accennato, il sistema adottato per la concessione delle provvidenze è quello di un contributo del 3 per cento annuo da ripetere per un periodo di 10 anni. Questo sistema, che tra l'altro corrisponde ad un criterio finanziario e di politica economica seguito normalmente dal Governo in materia

di agevolazioni finanziarie, consente di diluire la spesa nel tempo, secondo gli accordi raggiunti tra l'amministrazione dei trasporti e quella del tesoro, e nello stesso tempo di non perdere di vista quello che deve essere considerato il risultato più importante della legge, e cioè che le costruzioni agevolate debbono essere mantenute in perfetta efficienza per il tempo di durata della erogazione (10 anni) pena la sospensione o la revoca del contributo (articolo 6).

Il controllo annuale che ne deriva garantisce che il denaro venga speso utilmente.

Il senatore Bardellini ha presentato a questo provvedimento vari emendamenti che, secondo me, non sono opportuni, perchè snaturano il provvedimento stesso cambiando l'impostazione.

PRESIDENTE. A pagina 3 della relazione che accompagna il provvedimento in discussione, con riferimento alle disposizioni contenute nell'articolo 4, che precisa le condizioni di ammissibilità al godimento dei benefici, si legge: « Tali benefici consistono nell'erogazione, da parte dello Stato, per il periodo massimo di dieci anni, di un contributo annuo pari al 3 per cento della spesa riconosciuta occorrente. Con detto contributo si intende alleggerire l'onere per il pagamento degli interessi che coloro che commettono la costruzione della nave devono sostenere per procurarsi il necessario finanziamento, il cui costo, in Italia, è elevato ».

Mi pare vi sia da osservare che il contributo dovrebbe diminuire con l'andare del tempo.

GENCO, relatore. Non è che lo Stato paghi il costo per la costruzione di un natante, ad esempio, di 10 milioni, ma concede solo il contributo del 3 per cento su questa somma per dieci anni.

GARLATO. Si tratta della solita storia dei contributi pluriennali dello Stato; poichè si suppone che questi vengano utilizzati capitalizzandoli, avendo il carico della restituzione a rate, i contanti concessi si ri-

partiscono differentemente, ogni anno, in rapporto al capitale e all'interesse.

BARDELLINI. La provincia di Ferrara ed il Veneto sono sommamente interessati ai problemi che riguardano la navigazione interna. Con l'apertura della Conca di « Valle Lepri » ed i lavori in corso di esecuzione per la sistemazione dell'alveo del Volano sarà consentita per la prima volta nella nostra terra la navigazione per natanti fino a 3.500 tonnellate. È prevedibile, quindi, che vi sarà un notevole sviluppo per la navigazione interna commerciale, per il trasporto di merci, macchinari, combustibili, prodotti agricoli; sviluppo che avrà il suo massimo fulgore in un tempo che, purtroppo, è ancora lontano, quando cioè la Svizzera, da Locarno, potrà raggiungere per via fluviale l'Adriatico a Venezia e, per il Po di Volano, Porto Garibaldi per la conca di Pontelagoscuro.

Quindi, la via fluviale a valle di Cremona, con sbocchi in Adriatico, nella laguna veneta attraverso il canale Valle ed a Porto Garibaldi attraverso il Po di Volano e il Naviglio ferrarese, potrà a lavori ultimati anche adempiere alla funzione di via navigabile internazionale.

Voglio ricordare che la C.E.E. da tempo ha inviato i suoi rappresentanti per prendere cognizione diretta dello stato attuale della nostra idrovia, per inserirla nel quadro di coordinamento dell'intera navigazione interna interessante la Comunità europea.

Penso che non sia male ricordare alcuni dati che sono indicativi della importanza che ha già la navigazione interna, anche nel suo attuale formato ridotto.

Nel periodo dal maggio 1954 alla fine del 1958 sono stati effettuati 2.104 viaggi da Venezia a Mantova con una prestazione di trasporti per complessive 1.154.000 tonnellate, mediante naviglio che va a mano a mano sviluppandosi tendendo a conseguire le maggiori portate consentite.

Questo breve preambolo andava fatto perchè maggiormente apparisse l'importanza del disegno di legge che stiamo discutendo e che si intitola « Provvedimenti a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglio-

ramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna ». Secondo noi il problema della navigazione interna richiede provvedimenti prevalentemente commerciali, ma in questo disegno di legge è subito da rilevare il fatto che si suddividono i benefici della navigazione interna, la quale, in quanto commerciale, vuole significare trasporto di cose, cioè di materiali, combustibili solidi e liquidi, prodotti agricoli, merci di vario genere, con la navigazione lagunare e lacuale, per il servizio di trasporto di passeggeri, servizi che sono in gestione governativa e che fruiscono già di determinate provvidenze. I due rami di attività hanno in questo momento esigenze profondamente diverse: l'una, in realtà, ha problemi di costituzione e di creazione, perchè è appena nata e deve affermarsi, l'altra ha fundamentalmente un problema di miglioramento e di assestamento di bilancio. Se le provvidenze in atto per la navigazione destinata al trasporto fluviale di passeggeri non sono sufficienti, si prendano gli opportuni provvedimenti, ma tali provvedimenti, secondo noi, non debbono essere inseriti in un disegno di legge come questo che, ripeto, come specifica il suo titolo, riguarda le nuove costruzioni, il naviglio e le attrezzature della navigazione interna.

Questo problema era già stato da me segnalato al Ministro dell'industria, onorevole Colombo, in un'interrogazione. Questi, in data 28 aprile 1961, alla mia interrogazione: « Al Ministro dell'industria e del commercio, per sapere se le sollecitazioni delle Camere di commercio delle zone ove è prevedibile la navigazione interna dovrebbe avere prossimo, notevole sviluppo, ed intese ad ottenere provvedimenti a favore degli armatori del naviglio fluviale, analogamente a quanto è stato fatto per gli armatori marittimi, abbiano una possibilità di accoglimento e rapida attuazione » così rispondeva:

« In relazione alla sopra trascritta interrogazione, si comunica che il Ministero dei trasporti, con la collaborazione delle altre Amministrazioni interessate, sta provvedendo alla redazione di un nuovo disegno di legge — in sostituzione di quello a suo tempo predisposto e decaduto per la sopravve-

nuta scadenza della precedente legislatura — concernente provvedimenti in favore della navigazione interna.

« Nel dare assicurazione che, in occasione dei contatti con il Ministero dei trasporti, le proposte all'uopo formulate dalle Camere di commercio, industria ed agricoltura delle zone interessate sono tenute presenti da questo Ministero, si comunica che attualmente non si è in grado di fornire precisazioni circa le possibilità di accoglimento delle proposte stesse, nè di poter fare previsioni in ordine ai tempi della loro eventuale applicazione ».

Voglio qui ricordare che le Camere di commercio, quelle delle provincie particolarmente interessate alla navigazione interna, da tempo hanno, in seguito a mandato concesso ai loro esperti, esaminato il problema ed in seguito a questo esame hanno avanzato le loro proposte perchè ne fosse tenuto conto nel provvedimento che si stava elaborando e che è giunto ora al vaglio del Senato, senza che di questi desideri sia stato tenuto conto alcuno.

I voti espressi erano i seguenti:

a) un contributo per la costruzione degli scafi di lire 6.000 per quintale di materiale metallico impiegato e di lire 1.500 per quintale di portata lorda;

b) un contributo di lire 10.000 per HP per motori con velocità di rotazione fino a giri 700 al minuto, con una decurtazione di lire 500 HP per ogni 100 giri minuto in più dei 700; lire 200 HP per tutto il peso dell'apparato motore (cioè motore, invertitore, riduttore, linea di asse, astuccio, elica, serbatoi, bombole-aria e tutti gli accessori necessari ed utili al funzionamento del motore);

c) ammissione ai benefici della legge, anche per i motori di provenienza estera, purchè nazionalizzati;

d) un contributo pari ad un terzo del costo d'acquisto ed installazione delle attrezzature complementari, come radar, radiotelefono, timoni a comando idraulico, grue di carico-scarico e quant'altro necessario od utile per una più alta efficienza della nave fluviale;

e) un contributo per l'arredamento dei porti fluviali, pari ad un terzo della spesa approvata;

f) estensione delle agevolazioni creditizie a medio termine previste per le medie e piccole industrie, con particolare riguardo alla legge 30 giugno 1959, n. 623 (legge Colombo), alle navi ed attrezzature della navigazione interna;

g) regime fiscale agevolato per tutti gli atti inerenti i contratti di fornitura, come I.G.E., tasse registro, tasse cambiali, ipoteche, eccetera;

h) esclusione dai benefici della legge delle gestioni governative laghi e servizi passeggeri lagunari, che già fruiscono di altre provvidenze;

i) un contributo di percorrenza;

l) un contributo di demolizione-ricostruzione del vecchio naviglio.

Queste richieste, invero, non appaiono tutte accoglibili e danno la sensazione di apparire troppo numerose e di non lieve entità. Un breve esame, però, permette di rendersi conto che il numero soverchia la sostanza, al solo scopo di formulare una articolazione che valga a mettere più in luce le varie esigenze della navigazione interna.

I paragrafi a) e b), infatti, riguardano uno stesso contributo, che si è ritenuto utile sdoppiare in modo che una metà circa di esso abbia riferimento al peso e l'altra alla portata. I contributi, quindi, debbono essere dati, secondo noi, non in base ai preventivi ed ai consuntivi, la cui corrispondenza al reale è scontata in precedenza, ma in base ad elementi concreti e cioè: il peso del materiale metallico impiegato nel natante e la potenza del motore espressa in cavalli. La nostra proposta ha l'intento di dare un contributo per ogni chilogrammo di ferro impiegato che sia pari ad un terzo del costo di costruzione, come riconosciuto mediamente valido anche dal Ministero e nella ipotesi che il peso-scafo fosse un quarto del peso totale di portata, stimolando i costruttori a migliorare questo rapporto, peso vuoto-portata, con un incentivo.

Va rilevato, poi, che in questo modo si moralizza il contributo, che viene concesso su elementi facilmente controllabili, perchè la formula contenuta nella fine del comma ultimo dell'articolo 1 del disegno di legge « della spesa riconosciuta occorrente » è troppo imprecisa, e la valutazione di questa spesa potrebbe dar luogo a contestazioni e a qualcosa di peggio perchè una fattura si può gonfiare a volontà.

Il paragrafo *c*) si uniforma a quella che è la tendenza economica del M.E.C.: far circolare al massimo le merci degli Stati componenti, pur salvaguardando con i dazi le produzioni nazionali. Va notato che a suo tempo era stato detto che la navigazione interna abbisognava di motori con particolari caratteristiche tecniche, che l'industria nazionale non procedeva per mancanza di committenti. Conservando la protezione doganale, ma permettendone l'applicazione con la legge, l'importazione di motori esteri pungeola l'industria nazionale e dà un riferimento sulle nascenti esigenze del mercato nazionale.

Il paragrafo *d*) vuole stimolare l'armamento fluviale a provvedersi di quelle attrezzature tecniche che maggiormente potenzino la nave fluviale attraverso la riduzione dei tempi di soste inoperose per le avversità atmosferiche e la rapidità delle operazioni nei porti, nel maneggio delle merci, con una più alta produttività annuale.

Il paragrafo *e*) potrebbe ingenerare perplessità perchè la situazione portuale fluviale mal si presta ad un confronto con quella portuale marittima. Infatti, nella navigazione interna i porti, che è meglio definire « approdi », possono essere di proprietà privata per operazioni esclusive; di proprietà privata con uso anche ai terzi, e di proprietà consorziale, pubblica, comunale, eccetera. Come si comporterebbero i vari proprietari, di fronte alle possibilità offerte dalla legge, e quali proprietari la legge dovrebbe favorire? Devesi intendere che il beneficio è riservato ai soli porti aperti a tutti? E diversamente non si creerà una pleora di attrezzature portuali in quanto agevolate in attesa che si sviluppi il lavoro? Le Camere di commercio ritennero utile fare, comun-

que, la richiesta se non altro perchè l'argomento fosse approfondito in sede legislativa.

Il paragrafo *f*) considerava la necessità inderogabile dell'accesso al medio credito agevolato. Ma oggi, in verità, la richiesta appare risolta in senso positivo in quanto il Ministero dell'industria e del commercio, rendendo conto al Parlamento della funzionalità e validità della legge n. 623 (legge Colombo) in vista della sua proroga, ha presentato due elenchi sulle operazioni compiute, uno per provincie e l'altro per categorie. In questo vi è la voce « trasporti » con la cifra dei contributi concessi agli armatori fluviali. Dal che è da ritenersi acquisita la possibilità di adire ai benefici della legge Colombo anche per le costruzioni navali fluviali, nell'ambito delle possibilità di credito dei richiedenti.

Il paragrafo *g*) ripete quella che è la prassi delle leggi d'incentivo.

Con il paragrafo *h*) si è voluto limitare la zona da beneficiare al trasporto merci, in quanto il trasporto passeggeri, come ho detto, attinge ad altre agevolazioni e non sarebbe morale permettere il cumulo di più benefici.

Il paragrafo *i*) ha un'origine diversa dall'attuale formulazione. Inizialmente, si chiedeva per la navigazione interna la fornitura di nafta e di olii minerali in esenzione doganale analogamente alla navigazione marittima costiera. Avendo il Ministero dato un rifiuto categorico alla richiesta, si è ripiegato sulla percorrenza con l'intenzione di avere dalla finestra quello che non si era ottenuto dalla porta. Nel disegno di legge, il premio segnato è un massimo teorico. In pratica si sarebbe calcolato il consumo orario chilometrico di ogni nave fluviale e, in base al conteggio dell'incidenza del dazio e della imposta di fabbricazione, si sarebbe computato il premio effettivo. Esaminando poi lo scarso valore di questa formula, tenendo conto che i trasporti stradali, termine naturale di comparazione per rilevare la economicità della navigazione interna, pagano tutti gli oneri possibili e, perfino, impossibili, si è ripiegato sul fatto che varie linee di navigazione sono in stato di quasi abbandono e, comunque, in condizioni deprecabili,

per cui la navigazione interna sarebbe risultata di gran lunga più onerosa e, nell'attesa che lo Stato ripristini le condizioni normali di navigabilità, il premio dovrebbe essere un ponte fra l'oggi ed il domani. Sorge a questo punto la domanda: quali sono le vie di navigazione interna scarsamente efficienti e quale è il loro grado di non efficienza? Domanda che non può che complicare la situazione, creando disarmonie e forse favoritismi di zone; per cui un eventuale provvedimento dovrà essere molto ponderato ed a sè stante. Questa è la ragione per cui si chiede la soppressione dell'articolo 10.

Il paragrafo 1) vuole favorire il rinnovo della flotta fluviale anche con la eliminazione agevolata dei mezzi di scarsa efficienza.

Infine, va ricordato che questo disegno di legge ha origine nel lontano 1948 subito dopo l'approvazione della « legge Saragat » a favore delle costruzioni navali marittime, e risente, quindi, palesemente di quella lontana origine di cui ha conservato molte caratteristiche, oggi non più rispondenti alla nuova realtà.

Questo disegno di legge ripete, quasi senza varianti, quello n. 1688 presentato nella passata legislatura e mai giunto in discussione. Gli emendamenti presentati tengono conto ed accolgono in parte il frutto delle indicazioni risultate dallo studio che ho illustrato di tecnici competenti non direttamente interessati e, quindi, al di sopra di particolari interessi ed animati da visioni superiori.

Oggi siamo giunti al punto in cui si impone un organico programma armatoriale, adatto soprattutto alla maggiore idrovia che è quella padana; ma il progetto emendato come noi proponiamo, se approvato, costituirà il presupposto di un piano definitivo di rimodernamento e di incremento non solo della flotta fluviale interessante il settore padano, ma della intera flotta fluviale nazionale.

GARLATO. Poichè le proposte avanzate dal senatore Bardellini mirano ad escludere dalle disposizioni del presente disegno di legge tutto un settore del naviglio, quello passeggeri, ritengo che sarebbe op-

portuno, prima di procedere all'esame dei singoli articoli, esprimere la nostra opinione al riguardo.

Se non si accettasse, infatti, tale esclusione si seguirebbe il testo governativo, mentre nel caso che tale esclusione venisse accolta dalla Commissione verrebbero automaticamente soppressi molti articoli del provvedimento in esame e la discussione potrebbe proseguire solo sui rimanenti.

CROLLALANZA. A me pare che sia preferibile procedere regolarmente nell'esame dei singoli articoli: è ovvio che, giunti all'articolo relativo, se la Commissione si dichiarerà contraria alla esclusione del settore passeggeri, automaticamente la discussione proseguirà nel testo governativo.

In linea di massima mi dichiaro favorevole al disegno di legge in questione, pur apprezzando molte delle esigenze prospettate dal senatore Bardellini e riconoscendo che alcune delle sue osservazioni e dei suoi rilievi possono effettivamente formare oggetto di valutazione da parte della Commissione.

E ritengo che il testo sottoposto al nostro esame sia meritevole di approvazione perchè uno degli aspetti dei trasporti, quello appunto della navigazione interna, in questo dopoguerra è stato completamente trascurato, tanto è vero che in interventi durante la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici parecchi colleghi della Valle padana, e non soltanto della Valle padana, hanno prospettato l'esigenza che il Ministero stesso tenesse presente la necessità di destinare fondi adeguati al fine di mettere in efficienza le idrovie, le quali costituiscono uno dei mezzi di trasporto più economici, soprattutto per quanto si riferisce ad alcune merci così dette povere, quali sabbia, ghiaia e così via.

Come è noto, infatti, l'Italia, che in passato, partecipando a congressi internazionali di navigazione interna, ha sempre cercato di portare un contributo di realizzazioni positive (così, ad esempio, sembrò una grande realizzazione ai suoi tempi il fatto che si era cominciato ad attrezzare l'alveo di magra del Po, il quale fino ad allora era navigabile so-

lo per natanti di modestissime proporzioni, per permettere la navigazione di natanti fino a 600 tonnellate) si trova al momento attuale all'ultimo posto tra i Paesi che hanno una rete idrica fluviale come quella dell'Italia settentrionale ed in parte dell'Italia centrale. A mio avviso, infatti, anche il Tevere è navigabile e dovrebbe essere attrezzato come idrovia anche in considerazione della funzione del porto di Fiumicino.

Nell'approvare, pertanto, con gli emendamenti che si riterranno opportuni, il presente disegno di legge, dovremmo fare voti al Ministero dei lavori pubblici perchè, oltre al potenziamento del naviglio, particolarmente di quello destinato al trasporto delle merci — ed in questo sono d'accordo con il senatore Bardellini —, venga affrontato con decisione e chiarezza il problema delle idrovie, affinchè detto naviglio possa trovare condizioni idonee per la navigazione, condizioni che, purtroppo, nonostante siano di molto migliorate rispetto al passato, sono ancora insufficienti. È evidente, infatti, che senza un accrescimento delle possibilità delle idrovie tutti i provvedimenti a favore del naviglio risulteranno ben scarsamente proficui.

Noi dobbiamo, senz'altro, considerare con il maggiore favore il disegno di legge sottoposto al nostro esame e dobbiamo dare ad esso la nostra approvazione nel più breve tempo possibile affinchè al più presto possa mettersi in moto questo complesso di provvidenze (che è stato concepito per migliorare il naviglio della navigazione interna, sia attraverso la creazione di naviglio nuovo, come attraverso l'ammodernamento di quello già esistente) ma nel tempo stesso dobbiamo rivolgere l'invito al Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, qui presente, affinchè il Governo — ripeto — affronti il problema delle idrovie. La stessa cosa vale, d'altra parte, anche nei confronti della marina mercantile: a che serve infatti, che si spendano miliardi ogni anno per migliorare i servizi marittimi, quando vi sono dei servizi che non possono toccare determinati porti per il fatto che le attrezzature non sono idonee?

Quando parlo di idrovie, inoltre, mi riferisco alla possibilità di natanti che risalgono non soltanto la parte inferiore del Po, ma anche la parte centrale, fino ad arrivare ai limiti estremi della Lombardia.

Per quanto si riferisce, poi, alla esclusione del naviglio passeggeri prospettata dal senatore Bardellini, ritengo che ciò sia giusto per la preoccupazione che i fondi a disposizione siano così modesti ed inadeguati da dover sacrificare per esso quello che è lo scopo principale del provvedimento, il potenziamento cioè del naviglio per il trasporto delle merci, ma che non vi sia ragione di sacrificare tale aspetto della navigazione interna qualora il Governo ci assicuri che i fondi a disposizione saranno tali da consentire una possibilità di miglioramento anche di questo servizio.

Ed è proprio sotto questo punto di vista che bisogna accogliere lo spirito degli emendamenti proposti dal senatore Bardellini.

G A I A N I . Riallacciandomi a quanto è stato detto dai senatori Genco e Bardellini, vorrei fare una considerazione di carattere generale.

Con il presente disegno di legge si vogliono istituire provvidenze a favore delle nuove costruzioni nonchè per i miglioramenti al naviglio della navigazione interna, ma la realtà è, a mio avviso, che se vogliamo migliorare decisamente i trasporti della navigazione interna e, quindi, utilizzare a fondo il nostro naviglio, è necessario istituire un vero e proprio sistema idroviario, così come è stato affermato anche dal Ministro Sullo, senza indulgere in posizioni campanilistiche. È necessario, cioè, avere una visione d'insieme, coordinata, dei nostri trasporti fluviali e stabilire quali sono le vie fondamentali che le navi dall'Adriatico al retroterra lombardo devono seguire.

Inoltre, deve essere risolto anche il problema della sistemazione delle foci del Po, poichè dal momento che le idrovie principali arrivano all'Adriatico attraverso il delta del Po, se questo non sarà sistemato non sarà certo possibile raggiungere nulla di positivo.

L'aspetto principale della questione, a mio avviso, è pertanto il seguente: necessità as-

solata di costruire un organico sistema idroviario, il quale comprenda, però, anche la definitiva regolazione del basso corso del Po e del delta padano.

Vi è poi una seconda considerazione.

Il nostro amico e collega, senatore Bardellini, ha presentato una serie di emendamenti a questo disegno di legge, e si vedrà, in sede di discussione dei singoli articoli, che cosa ci potrà essere di buono in queste proposte.

Ora, a me pare che il primo emendamento del senatore Bardellini, che tende ad escludere il naviglio in legno dal beneficio dei contributi, sia molto discutibile. Del resto, mi pare altrettanto discutibile escludere il naviglio passeggeri.

G E N C O , *relatore*. E il traghetto, senatore Gaiani, lo considera naviglio passeggeri o merci?

G A I A N I . Misto; sto appunto dicendo che, pur considerando il trasporto merci come l'aspetto principale della navigazione interna, non dobbiamo però trascurare quello passeggeri.

Non è che io voglia ora esprimere un giudizio sugli emendamenti del senatore Bardellini, perchè ne discuteremo poi, articolo per articolo, ma a me pare, fin da adesso, che tali emendamenti non ci possono indurre a modificare certi principi, con danno per la navigazione fluviale dei passeggeri e, soprattutto, dal naviglio in legno. Non dobbiamo dimenticare che il naviglio in ferro è fondamentalmente quello delle petroliere.

La nostra parte, comunque, per quanto riguarda il disegno di legge nel suo insieme, è in via generale favorevole; si tratta ora, ripeto, di esaminare i singoli articoli e di vedere in che modo il disegno di legge potrà eventualmente essere modificato, tenendo anche conto delle proposte del senatore Bardellini, sia pure modificandole a loro volta, per giungere ad un effettivo miglioramento del disegno di legge.

G E N C O , *relatore*. Se lei permette, signor Presidente, vorrei aggiungere qualcosa, per maggior comprensione, a quanto detto poc'anzi.

Concordo con quanto hanno detto il senatore Gaiani e il senatore Crollanza circa il sistema idroviario italiano, e tanto concordo che ho scritto le stesse cose, due anni fa, nella mia relazione sul bilancio dei lavori pubblici.

Però devo dire che il sistema idroviario italiano — lo studio, il piano, il progetto, chiamatelo come volete — tutto questo è estraneo al disegno di legge oggi in esame.

Ma vi è una cosa che vorrei dire, e che prego la Commissione di tenere ben presente. Gli emendamenti proposti dal senatore Bardellini, a parte la questione del naviglio passeggeri, cambiano e snaturano, direi, il provvedimento stesso. Perchè il disegno di legge, così come è stato proposto dal Governo, intende essere un contributo alle costruzioni navali, di navigazione fluviale, in pratica un contributo alla navigazione, contributo che, essendo in proporzione del 3 per cento della spesa, per dieci anni, riferito al giorno d'oggi, cioè riportato all'attualità, si aggira intorno ad un 20 per cento, anzi non lo raggiunge neppure.

Invece l'emendamento proposto dal senatore Bardellini all'articolo 1 — dare un contributo di lire 10.000 a cavallo vapore — significa, all'incirca, pagare tutto il motore; perchè voi non dovete immaginare che un motore di questa specie costi, a cavallo vapore, oltre 10.000 lire!

Ora, l'emendamento del senatore Bardellini, come ho detto, sovverte il disegno di legge in quanto da un contributo che è di circa il 20 per cento, sia per i motori sia per il naviglio, si va a un contributo niente meno di lire 10.000 al quintale di ferro impiegato nella costruzione.

E vorrei far osservare al senatore Bardellini che un quintale di ferro, oggi, in arsenale, o in officina, o in un cantiere navale, costa, tutto sommato e compreso il trasporto, meno di 10.000 lire. La spesa per la messa in opera di un quintale di ferro può, al massimo, per i ferri battuti, raggiungere il doppio del costo. Allora, per queste costruzioni, formate di lamiera saldate, la spesa per quintale è, sì e no, di 14, 15 o 16 mila lire a quintale messo in opera sulle navi.

Sicchè, dando un contributo di 10.000 lire per quintale di ferro impiegato in un navi-

glio, diamo il 70, l'80, il 90 per cento del costo della nave.

Onorevoli colleghi, non è questo il fine che il disegno di legge persegue; anche perchè così facendo, cioè dando molto di più di quanto è previsto, invece di favorire tutte le costruzioni ne favoriremo solo pochissime.

Per quanto concerne poi il contributo di percorrenza, che il senatore Bardellini intende abolire, è anche questa una forma di intervento dello Stato in base alla quale, per un periodo di cinque anni, si dà il contributo.

BARDELLINI. Se il Presidente me lo consente, vorrei soltanto dire poche parole in merito all'osservazione del senatore Genco, sulla cifra di 10.000 lire per cavallo vapore. Dichiaro subito che io non faccio questione di entità del contributo e quindi se ci saranno delle proposte di riduzione le accoglierò senz'altro; a me interessa moralizzare il contributo nel senso di stabilire elementi precisi per concedere il contributo stesso.

Se diamo un tanto per quintale di ferro impiegato, noi abbiamo facilmente la possibilità di stabilire quanto ferro è stato impiegato in uno scafo; così quando diamo il contributo per cavallo vapore noi sappiamo quale è la potenza e siamo bene in grado di definire l'entità del contributo corrispondente.

Comunque, se il senatore Genco ritiene che si debba diminuire l'entità del contributo io non faccio alcuna difficoltà.

G E N C O , relatore. Ma un motore di 60 cavalli, per uso agricolo, o industriale, o navale, si sa quanto costa, quindi non c'è possibilità di imbrogliare lo Stato o chi per esso!

ANGRISANI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. La questione non è nella possibilità di imbroglio, ma nel principio se dobbiamo dare il contributo solo alle navi costruite in ferro o meno.

Comunque, se mi si consente, vorrei dare alcuni chiarimenti.

Lo spirito della legge — che è stata presentata al Senato la prima volta nel 1955 — è di venire incontro alle necessità di questo settore. E dobbiamo considerare che dalle distruzioni della guerra questo settore non è arrivato a riprendersi nemmeno per il 50 per cento.

Ora, questa leggina non vuol certo essere qualcosa di straordinario, ma è un provvedimento che cerca di fare qualcosa in questo settore, dimostrando la buona volontà del Governo di venire incontro alle esigenze che esso presenta; e così si dà, tra l'altro, un incentivo per la costruzione di nuove navi, per ammodernare quelle già esistenti, per motorizzare quelle che non sono motorizzate, e così via.

Cosa si è inteso dare? Questo 3 per cento, in dieci anni; e a questo proposito il Ministero dei trasporti ha avuto lunghe discussioni con i Ministeri finanziari, e si è riusciti a trovare un accordo su questo punto, perchè si è potuta avere la disponibilità. Pertanto, qualora si volesse trasformare questo concetto, si avrebbe la conseguenza di far cadere tutte le trattative, tutte le discussioni, tutto ciò che si è fatto per ottenere questo incentivo a favore del settore.

E poi vi è un'altra questione importante. Il disegno di legge ha voluto dare un incentivo specialmente ai piccoli, cioè ha voluto andare incontro specialmente al naviglio di piccolo tonnellaggio. Si dà questo 3 per cento in base alla spesa effettiva, spesa che è controllabilissima; perchè non c'è bisogno che si pesino i quintali di ferro, in quanto si tratta di spese progettate e si hanno tutti i mezzi necessari per accertare la loro veridicità e quindi vedere quanto è giusto dare.

Ed ancora un'altra questione. In questo disegno di legge si è seguito il concetto di consentire l'ammodernamento del piccolo natante esistente, cioè si è cercato di dare la possibilità di motorizzarlo, comprando un motore...

G E N C O , relatore. ... o anche di cambiarlo!

ANGRISANI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. ... sì, anche di cambiar-

lo, e comunque di ammodernare il piccolo natante.

Il senatore Bardellini, invece, con concetti che, dal suo punto di vista, potrebbero anche essere idonei, vorrebbe trasformare questa visuale che il Governo ha avuto presente nel presentare il disegno di legge.

Per quanto concerne il contributo per chilometro, io credo che questo rappresenti un altro incentivo a sviluppare la navigazione fluviale; dando questo contributo si invita a navigare: quindi vi è, chiarissimo, il concetto di favorire lo sviluppo di questa navigazione interna.

Qui si è parlato molto circa la questione del contributo alle navi passeggeri. Ora, mi sembra che a questo proposito ci sia ormai poco da dire, perchè queste navi passeggeri sono già nella quasi totalità gestite dallo Stato e sono già tutte ammodernate, quindi non c'è alcuna preoccupazione.

Dobbiamo poi considerare — è inutile nasconderselo — che quando è stato concordato questo progetto di legge, vi è stato il concerto di altri Ministeri, e si è arrivati ad avere questa somma, tenendo conto anche del contributo da dare alle navi passeggeri. Ora, venendo meno questo, noi potremmo avere un rilievo da parte del Tesoro, e della Commissione finanze e tesoro, nel senso di dover rinunciare ad una parte del contributo.

Dalla proficua discussione che è stata fatta emerge che tutti voi siete d'accordo nel voler potenziare la navigazione interna; sono anche giustissime le osservazioni fatte, in linea generale, per una programmazione totale. Chi potrebbe disconoscerlo? Anzi, è quello che si deve maggiormente sollecitare!

Però, oggi ci troviamo di fronte a questo disegno di legge, a questi buoni incentivi per potenziare e migliorare la navigazione interna; accettiamolo, dunque! Io raccomando vivamente alla Commissione di voler approvare il provvedimento che oggi viene presentato agli onorevoli senatori, in maniera che si possa veramente dare tale incentivo, anche perchè questo disegno di legge è molto atteso dalle categorie interessate, ed è dovere dello Stato andare incontro e in-

tervenire in questo settore tanto importante per il trasporto di merci, per il trasporto di passeggeri.

Per quanto riguarda gli emendamenti presentati dal senatore Bardellini, li esamineremo uno per uno in sede di discussione degli articoli; io sono in grado di dare al senatore Bardellini tutti gli schiarimenti necessari, ho ragione di pensare che, dopo tali schiarimenti, in lui non rimarranno più dubbi e ritengo che egli stesso accetterà le nostre tesi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Onorevoli colleghi, data l'ora tarda, mi sembra inopportuno iniziare ora la discussione degli articoli, che potrebbe invece essere rinviata alla seduta di domani.

ANGRISANI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Non credo, signor Presidente, che tale discussione richieda molto tempo; forse sarebbe opportuno concludere oggi.

CROLLALANZA. Credo, onorevole Sottosegretario, che non si tratti di una discussione tanto breve, non si può fare adesso...

ANGRISANI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Ma dopo una discussione così chiarificatrice mi sembra che non si debba ancora parlare a lungo!

GENCO, relatore. Facciamo un *tour de force* e approviamo questo provvedimento, altrimenti domani non riusciremo a concludere i nostri lavori!

SACCHETTI. Ma non è possibile! Ci sono emendamenti che vanno esaminati con calma; e poi vi saranno forse, anche altre proposte.

ANGRISANI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. E allora andiamo a finire dopo le vacanze!

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 103^a SEDUTA (25 luglio 1962)

CROLLALANZA. Perchè? Si può finire benissimo domani!

SACCHETTI. Non ravvisa lei, signor Presidente, l'opportunità di riunire la Commissione venerdì mattina, anzichè domani? In tal caso avremmo tutta la giornata di domani per riflettere sugli emendamenti e quindi potremmo fare veramente, venerdì, una seduta in cui si possa arrivare a concludere la questione.

FLORENA. Ma la seduta di domani si può sempre fare!

GENCO, *relatore*. Signor Presidente, la seduta di domani è già fissata e io ritengo non ci sia motivo per rinviarla; ve-

dremo domani se sarà possibile discutere questo disegno di legge ed anche quello relativo al consorzio del porto di Civitavecchia, oppure se si dovrà discutere solo questo, rimandando l'altro a venerdì.

PRESIDENTE. Allora, onorevoli colleghi, se non si fanno osservazioni, rimane fissata la seduta per domani mattina. Al termine di essa decideremo se riunirci o meno venerdì.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12,50.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari