SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile)

MERCOLEDÌ 29 APRILE 1959

(15ª seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Modifiche all'articolo 45 del regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito in legge 25 aprile 1938, n. 710, relativo alle costruzioni in zone sismiche » (309) (*D'iniziativa dei senatori Crollalanza ed altri*) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 265
BARDELLINI 265
BUIZZA, *relatore* 265
CERVELLATI 265
CROLLALANZA 265

« Regime di gestione, per il periodo 1° luglio 1958-30 giugno 1959, dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » (452) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 266, 269, 270
BUIZZA 269
CERVELLATI 267
CROLLALANZA 268, 269, 270
DE LUCA . . . . . *Pag.* 269
RESTAGNO, *relatore* 266
TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 270

« Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova » (463) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE, *ff. relatore* 271
BUIZZA 271
CROLLALANZA 271
DE LUCA 271
TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 271

Sul processo verbale:

PRESIDENTE 264, 265
DE LUCA 264, 265
SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 264, 265

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Luca Luca, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Genco, Gombi, Ottolenghi, Restagno, Sacchetti e Solari.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari e per la marina mercantile Turnaturi.

GENCO, *f.f. Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.*

Sul processo verbale

DE LUCA. Elevo formale protesta per le dichiarazioni rese alla stampa del Ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, subito dopo l'approvazione del nuovo Codice della strada, perchè ritengo tali dichiarazioni irriguardose per i membri di questa Commissione e soprattutto per alcuni di essi.

Come i colleghi ricorderanno, il ministro Togni, nel corso della discussione sul disegno di legge concernente modifiche al nuovo Codice della strada, ricordò che presso l'altro ramo del Parlamento erano stati presentati alcuni emendamenti che egli definì « di disturbo ».

Rammento che in tale occasione ebbi ad interrompere il ministro Togni, facendogli osservare, in tono scherzoso, che le sue affermazioni non erano troppo ortodosse, per lo meno dal punto di vista parlamentare. Ebbene, cosa è avvenuto? Che, dopo l'approvazione del nuovo Codice della strada, il ministro Togni ha ribadito pubblicamente le dichiarazioni fatte prima alla Camera dei deputati e poi al Senato, tanto è vero che esse sono state riportate da « Il Tempo », da « Il Messaggero » e da « Il Giornale d'Italia ».

Secondo il Ministro dei lavori pubblici, anche al Senato sarebbero stati presentati « emendamenti di disturbo ». Ritengo tali affermazioni non rispondenti a verità e prego il senatore Corbellini, nella sua qualità di Presidente della nostra Commissione, di invitare il ministro Togni a partecipare ad una delle nostre prossime sedute per chiarire la portata delle sue dichiarazioni. Forse i giornalisti hanno frainteso o supervalutato le espressioni del Ministro dei lavori pubblici. Comunque, così come sono state riportate, le dichiarazioni debbono essere ritenute offensive.

PRESIDENTE. In assenza del Ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, ritengo che il Sottosegretario Spasari possa interpretarne il pensiero.

DE LUCA. Ma le dichiarazioni sono state fatte dal ministro Togni.

PRESIDENTE. D'accordo, però il Sottosegretario Spasari potrà fornirci egualmente una spiegazione.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Respingo nella maniera più recisa le affermazioni del senatore De Luca, in quanto il ministro Togni non ha mai inteso offendere il Parlamento, del quale ha avuto sempre il massimo rispetto.

Quanto alle parole « emendamenti di disturbo », pronunziate dal ministro Togni in questa Commissione, esse vanno intese nel senso di « emendamenti superflui » in quanto non approvati dall'altro ramo del Parlamento, e non nel senso lamentato dal senatore De Luca.

DE LUCA. Le stesse dichiarazioni qui fatte dal ministro Togni sono state riportate dai giornali fra virgolette.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non bisogna troppo formalizzarsi sulle parole.

PRESIDENTE. Prego il Sottosegretario Spasari di informare il ministro Togni delle dichiarazioni rese dal senatore De Luca.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Ritengo che la questione sia chiarita e che non sia necessario alcun seguito.

DE LUCA. Insisto nella mia richiesta.

PRESIDENTE. Comunico al senatore De Luca che invierò al ministro Togni il resoconto stenografico della riunione odierna.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Alle osservazioni mosse dal senatore De Luca, il minstro Togni ha già sufficientemente risposto in occasione della discussione del disegno di legge relativo alle modifiche ad alcune norme del nuovo Codice della strada.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Crollalanza ed altri: « Modifiche all'articolo 45 del regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito in legge 25 aprile 1938, n. 710, relativo alle costruzioni in zone sismiche » (309)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Crollalanza ed altri: « Modifiche all'articolo 45 del regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito in legge 25 aprile 1938, n. 710, relativo alle costruzioni in zone sismiche ».

BUIZZA, *relatore.* Come gli onorevoli colleghi rammenteranno, nella seduta precedente la Commissione aveva ravvisato la necessità di modificare il testo del disegno di legge presentato dagli onorevoli senatori Crollalanza, Domenico Romano e Barbaro, nel senso di chiarire maggiormente la portata e i limiti di alcune disposizioni. I proponenti hanno formulato, sulla scorta delle osservazioni e dei rilievi forniti dai componenti la Commissione e dal Governo, un nuovo testo della seconda parte dell'articolo unico in discussione.

Faccio presente che il Governo ha espresso parere favorevole all'approvazione del disegno di legge nel testo modificato. Do lettura del nuovo testo della seconda parte dell'articolo in discussione: « Non si fa luogo all'applicazione del disposto di cui alla lettera *b*) allorquando, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, questo ritenga che le opere eseguite non presentino pericolo per la pubblica incolumità. Il Ministro dei lavori pubblici, con suo provvedimento motivato, può disporre la demolizione delle costruzioni che presentino tale pericolo ».

BARDELLINI. Il pericolo riguarda anche l'incolumità personale?

CROLLALANZA. È naturale. Il pericolo può sussistere sia per chi dimora nell'edificio, sia per chi transita vicino allo edificio. Anche nel Codice civile è detto sempre « pubblica incolumità ».

CERVELLATI. Invece della dizione « il Consiglio superiore dei lavori pubblici », non sarebbe più logico usare la dizione « gli organi tecnici »?

CROLLALANZA. Non complichiamo troppo le cose perchè già per arrivare a concordare il testo in discussione c'è voluto tempo e fatica.

PRESIDENTE. Chiamando in causa gli organi tecnici correremmo il pericolo di creare nuove complicazioni. Infatti, trattandosi di costruzioni in zone sismiche, dovrebbero, per competenza, essere interpellati esperti in geologia, geodetica e sismologia.

Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Alla seconda parte dell'articolo unico è stato presentato dagli stessi proponenti e accettato dal Governo, un emendamento sostitutivo del seguente tenore:

« Non si fa luogo all'applicazione del disposto di cui alla lettera *b*) allorquando, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, questo ritenga che le opere eseguite non presentino pericolo per la pubblica incolumità. Il Ministro dei lavori pubblici, con

suo provvedimento motivato, può disporre la demolizione delle costruzioni che presentino tale pericolo ».

Metto in votazione l'emendamento sostitutivo presentato dai proponenti.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo unico il quale, con l'emendamento testè approvato, risulta così formulato:

Articolo unico.

All'articolo 45 del regio decreto-legge 22 novembre 1937, n. 2105, convertito in legge 25 aprile 1938, n. 710, è aggiunto il seguente ultimo comma:

« Non si fa luogo all'applicazione del disposto di cui alla lettera *b*) allorquando, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, questo ritenga che le opere eseguite non presentino pericolo per la pubblica incolumità. Il Ministro dei lavori pubblici, con suo provvedimento motivato, può disporre la demolizione delle costruzioni che presentino tale pericolo ».

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Regime di gestione, per il periodo 1° luglio 1958-30 giugno 1959, dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » (452)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Regime di gestione, per il periodo 1° luglio 1958-30 giugno 1959, dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

RESTAGNO, *relatore*. Questo disegno di legge si propone di provvedere al regolamento del regime di gestione dell'esercizio delle linee di navigazione marittime di preminente interesse nazionale per il periodo che va dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959 e che interessa le società seguenti:

Italia. — Per le linee di passeggeri e di carico con le Americhe;

Lloyd Triestino. — Per le linee di passeggeri e di carico con l'Africa oltre Suez e Gibilterra, con l'Asia oltre Suez e con l'Australia;

Adriatica. — Per le linee di passeggeri e di carico dell'Adriatico e del Mediterraneo orientale;

Tirrenia. — Per le linee di passeggeri e di carico del Tirreno e con la Libia, del periplo italico, del Mediterraneo centro-occidentale e del Nord Europa.

Al riguardo è opportuno premettere che le società in oggetto, per l'esercizio delle linee di rispettiva competenza, hanno ottenuto un trattamento di concorso statale, determinato dalla legge 10 giugno 1937 n. 1002 — che prevede opportune revisioni quadriennali — per il periodo dal 1° gennaio 1937 al 31 dicembre 1956 e cioè per la durata di un ventennio.

Prima della scadenza della validità di tale legge il Ministro della marina mercantile dell'epoca, onorevole Cassiani, di concerto con gli altri Ministri interessati, presentò al Senato il disegno di legge n. 1785 del 6 dicembre 1956 che, sulla scorta dell'esperienza acquisita in due decenni, avrebbe dovuto provvedere al « riassetto dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale », ma il disegno di legge non potè essere approvato tempestivamente per la fine della legislatura.

Si resero perciò necessari provvedimenti di proroga a favore delle Società concessionarie dei servizi in oggetto, sulla base del trattamento previsto dagli accordi scaduti, proroghe che vennero determinate con tempestivi decreti-legge, successivamente convertiti in legge.

Infatti:

con legge n. 22 del 17 febbraio 1957 la validità della convenzione fu prorogata al 30 giugno 1957 (sei mesi);

con legge n. 692 del 12 agosto 1957 fu determinata un'ulteriore proroga al 30 giugno 1958 (dodici mesi).

Come ebbi a ricordare, per fine legislatura il disegno di legge n. 1785 del 6 dicembre 1956 venne dichiarato decaduto. In sede di terza legislatura tale provvedimento non fu ripresentato, per un nuovo orientamento prevalso in un Comitato ristretto di Ministri, costituito appositamente sotto l'egida del C.I.R. ,orientamento inteso a regolare secondo un diverso indirizzo il regime di gestione per le linee di preminente interesse nazionale.

Mentre restiamo in attesa — dalla sensibile attenzione dell'attuale Ministro della marina mercantile, senatore Raffaele Jervolino — del nuovo strumento legislativo che dovrà regolare per l'avvenire questa complessa ed interessante materia, al quale il Parlamento dedicherà certamente un ampio ed accurato esame, è necessario provvedere, senza indugio, a dare una regolamentazione contrattuale ai rapporti dello Stato con le Società concessionarie per le prestazioni ricevute e correnti nel periodo 1° luglio 1958-30 giugno 1959 (siamo ormai vicini a questa scadenza) sulla base della corresponsione dei contributi mensili previsti dalla legge principale n. 1002 del 10 giugno 1957 e delle successive leggi di proroga. Si tratta di un provvedimento urgente ed indilazionabile. Non possiamo ignorare i notevoli danni finanziari subìti dalle Società concessionarie per un intero anno, in cui sono venuti meno i contributi dovuti da parte dello Stato. I mancati contributi hanno obbligato le Società medesime a fare ricorso all'oneroso credito bancario, con le conseguenze che è facile immaginare.

In base ai conteggi eseguiti dai competenti organi ministeriali, il debito a carico dello Stato derivante dalla mancata applicazione della legge scaduta sale alla ragguardevole cifra di cento miliardi di lire per il periodo che va dal 1° luglio 1958 al 30 giugno 1959.

Si tratta di somme determinate con l'applicazione delle norme contrattuali contemplate dal decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito nella legge n. 1002 del 10 giugno 1937, delle previste norme di revisione e delle conseguenti convenzioni più volte stipulate e prorogate.

Naturalmente le sovvenzioni iniziali furono determinate tenendo conto di numerosi elementi, quali le percorrenze, i trasporti passeggeri e di carico, i risultati economici, la quota d'ammortamento, eccetera.

L'articolo 7 della legge istitutiva prevedeva altresì le modalità pratiche per effettuare la revisione quadriennale delle sovvenzioni a carico dello Stato ed a favore delle Società, in rapporto ai risultati complessivi netti conseguiti nel quadriennio in esame (sovvenzioni diverse a seconda dei risultati economici ottenuti) e l'articolo 8 della stessa legge fissava le norme di esecuzione di tali variazioni prevedendo che esse dovevano essere emanate con decreto ministeriale, contro il quale era ammesso soltanto il ricorso al Consiglio di Stato, in sede di legittimità.

Il problema dei rapporti futuri con le Società verrà prossimamente riveduto in sede legislativa, secondo gli indirizzi che saranno ritenuti più idonei dal Parlamento e dal Governo; per quanto concerne il passato non ci resta che soddisfare agli impegni a suo tempo assunti, quale contropartita delle prestazioni ricevute.

Il disegno di legge sul quale siamo chiamati ad esprimere il nostro voto si compone praticamente (a parte l'aspetto formale dell'articolo 2) del solo articolo 1, che estende al periodo 1° luglio 1958-30 giugno 1959 le norme adottate in precedenza e determinanti la stipulazione con le società di nuovi atti aggiuntivi di convenzione. L'articolo determina successivamente il trattamento fiscale degli atti relativi, che saranno sottoposti alla tassa fissa di registro di lire 500.

L'onere di 20 miliardi sarà a carico del capitolo 493 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il corrente esercizio e la somma sarà ripartita fra le quattro Società, secondo gli importi determinati dagli atti aggiuntivi con ciascuna di esse.

Il Ministro del tesoro è facoltizzato a provvedere alle occorrenti variazioni di bilancio.

CERVELLATI. Pur dichiarando di voler approvare senz'altro la proroga della validità delle convenzioni, dobbiamo però notare con rammarico che il Governo si è disinteressato del problema, e non ha fatto nulla per sistemare i servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

Invitiamo perciò il Governo ad interessarsi del problema e a risolverlo in modo definitivo.

C R O L L A L A N Z A . L'osservazione del senatore Cervellati è giustificata e legittima, perchè, in effetti, da due anni si va avanti in un regime, per così dire, agiuridico; infatti, in questo momento, non vi è alcuna legge che autorizzi lo Stato a mantenere ulteriormente in vigore le convenzioni marittime stipulate oltre venti anni fa. Devo pertanto osservare che il disegno di legge in discussione è soltanto una sanatoria, che ha lo scopo di colmare una carenza giuridica in atto.

Nella passata legislatura, il disegno di legge, presentato e poi decaduto con la fine della legislatura stessa, era stato concepito dal Governo con criteri molto diversi da quelli delle vecchie convenzioni. Tale provvedimento trovò, peraltro, moltissime opposizioni in seno alla nostra Commissione, in quanto, praticamente, sottraeva al Parlamento la conoscenza degli elementi tecnici e giuridici che dovevano essere a base delle nuove convenzioni.

A suo tempo, quindi, noi prospettammo la necessità che il Governo sottoponesse al Parlamento il piano tecnico che intendeva porre a base delle nuove convenzioni che dovevano regolare i servizi marittimi, tenuto conto che nel disegno di legge erano affermati dei princìpi, e che si demandava all'organo esecutivo non solo il fissare i percorsi delle linee con giudizio insindacabile, ma anche la regolamentazione della materia giuridica e amministrativa, con una eccessiva ampiezza, che veniva a sfuggire al controllo preventivo del Parlamento.

Contemporaneamente all'opposizione manifestatasi in seno alla nostra Commissione, anche l'opinione pubblica e la stampa del Paese reagirono a quella che voleva essere una delega eccessiva di poteri accordati al Governo. I centri marittimi particolarmente interessati si agitarono; la Comunità dei porti adriatici rese noto che dalle indiscrezioni pervenute si sapeva già che il Governo intendeva mantenere una situazione di notevole sperequazione tra i porti tirrenici e quelli adriatici, e che soprattutto, cosa assai più grave, intendeva ridurre sensibilmente i servizi marittimi di preminente interesse nazionale, già sensibilmente ridotti rispetto a quelli anteguerra, a tutto vantaggio della marina estera.

Il ministro della marina mercantile dell'epoca, onorevole Cassiani, che subentrò nella carica quasi al termine della legislatura, riconobbe in una seduta di questa Commissione, che in effetti bisognava riesaminare il problema dal principio, e dichiarò, tenuto conto dello stato di agitazione che si era determinato negli ambienti marittimi, che si sarebbe tenuto informato il Parlamento dei criteri che si intendevano seguire nel rinnovo delle convenzioni, nonchè dell'assetto che avrebbero assunto le linee regolamentari con le nuove convenzioni.

Tutto questo lavoro avrebbe dovuto essere già approntato, e ci auguriamo sia stato portato a termine. Debbo comunque ricordare al Sottosegretario di Stato che, anche con l'approvazione del presente disegno di legge, al 30 giugno del corrente anno saremo ancora in una situazione di carenza legislativa, se nel frattempo non verrà sottoposto al Parlamento un nuovo disegno di legge, inteso a regolare i servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

In realtà, nel caso che il Ministero non avesse ancora preparato questo provvedimento mi chiedo se convenga limitarsi a prorogare la validità delle convenzioni solo al 30 giugno 1959, o se non si debba fin d'ora assicurare un termine più ampio di proroga, per dar tempo al Ministero di preparare il disegno di legge regolante l'intera materia.

Questo provvedimento tanto atteso non dovrebbe, inoltre, venir presentato alla vigilia delle vacanze estive, perchè esso sarà di grande importanza e dovrà essere esaminato in modo esauriente dalla nostra Commissione, o dall'Assemblea se fosse necessario.

Concludendo, pur ritenendo opportuna la approvazione del disegno di legge in discussione, prego il Sottosegretario Turnaturi di voler informare la Commissione ed eventualmente di illustrare a che punto sia, dal punto di vista tecnico, il piano di riordinamento definitivo dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

DE LUCA. Anch'io desidero sottolineare la grande importanza del problema in discussione.

È necessario renderci conto delle enormi spese cui va incontro, ad esempio, un piroscafo che ritardi la partenza di qualche giorno: solo gli avvisi costano centinaia di migliaia di lire, e vi sono, poi, anche le spese di assicurazione. Ultimamente, ad esempio, un delegato pontificio che doveva partire per l'America del Sud fece sapere all'ultimo momento che sarebbe stato pronto a partire con sei giorni di ritardo, e la nave è rimasta bloccata in porto per sei giorni.

Il problema è veramente grave e deve essere esaminato in ogni suo particolare. Quanto ai venti miliardi, stanziati per il provvedimento in discussione, poi, credo che con essi non si potrà far molto.

CROLLALANZA. I venti miliardi sono già in bilancio, e vengono concessi in via normale.

DE LUCA. Ma le necessità sono molto superiori. Mi associo perciò al collega Crollalanza nel pregare il Governo di affrontare definitivamente il problema, presentando alla Commissione un disegno di legge che possa essere studiato e approfondito in tutti i suoi aspetti.

BUIZZA. Mi associo a quanto è già stato affermato dai colleghi.

Le concessioni per l'esercizio delle linee di preminente interesse nazionale vennero accordate alle Società citate dal relatore con regio decreto-legge 7 dicembre 1936, con scadenza il 31 dicembre 1956. Il disegno di legge che doveva stabilire nuove concessioni e stabilire anche nuovi rapporti tra lo Stato e le Società, fu presentato il 6 dicembre 1956, alla scadenza precisa dei venti anni di concessione, mentre avrebbe dovuto esser presentato almeno un anno prima. È vero che è intercorso anche lo scioglimento delle Camere, ma dal dicembre 1956 al gennaio-febbraio del 1958 sono passati molti mesi. Se in quel periodo non si è arrivati a predisporre le nuove concessioni, mi pare difficile che esse possano esser pronte per il nostro esame entro il 1° luglio 1959.

CROLLALANZA. ... a meno che il Ministero, con una riserva mentale, non abbia in animo di ripresentare il 1° luglio il vecchio provvedimento legislativo che contempla una eccessiva ampiezza di delega al Governo, pretendendo che esso venga approvato entro le ventiquattro ore. In tal caso noi non l'approveremmo.

BUIZZA. Mi ero domandato se i venti miliardi di onere avevano avuto l'approvazione del Ministero del tesoro, ma ho constatato che la spesa era già prevista nel bilancio del Ministero stesso. Mi chiedo però se siano sufficienti.

CROLLALANZA. I venti miliardi sono dati a titolo di integrazione, in base alla disposizione che prevede che per ogni biennio le deficienze di bilancio vengano integrate dallo Stato.

BUIZZA. A meno che il Ministero non ci dia assicurazione che entro il 1° luglio metterà il Parlamento in condizioni di poter discutere il nuovo provvedimento legislativo, propongo di aumentare l'erogazione di venti miliardi.

PRESIDENTE. La cosa non è possibile, perchè la Commissione non ha il potere di deliberare su una nuova spesa. La 5ª Commissione, nel suo parere, così si esprime: « La Commissione finanze e tesoro non ha nulla da osservare per la parte di propria competenza »; non entra perciò nel merito del problema.

La questione della modifica delle linee non rientra nell'ambito del disegno di legge in discussione, ma in quello del provvedimento che si dovrà esaminare. Il problema fu discusso a lungo in questa Commissione nel corso della passata legislatura, ma non si giunse ad alcuna conclusione, perchè il Governo non potè stabilire quali fossero le linee marittime che occorreva favorire perchè la bandiera italiana toccasse i porti di ogni parte del mondo. Il problema è di politica nazionale, oltre che marittima.

In conclusione, noi desideriamo discutere a fondo il problema, e risolverlo. Il disegno di

legge in esame non è che una norma transitoria.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidero anzitutto ringraziare i membri della Commissione per aver dato la loro adesione al disegno di legge in discussione. Per quanto concerne le richieste che mi sono state rivolte, posso assicurare che il provvedimento legislativo per il riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale si trova nella fase definitiva della sua preparazione, e che il Governo conta di presentarlo al più presto all'esame e all'approvazione del Parlamento. È nel desiderio del Governo, e nel suo stesso interesse, che il problema sia risolto, ma non è dipeso dalla volontà del Governo se si è proceduto con lentezza. Assicuro però che si sta compiendo il massimo sforzo perchè il disegno di legge venga presentato entro il mese prossimo.

CROLLALANZA. Con allegato lo elenco dei servizi marittimi che s'intende istituire.

PRESIDENTE. Preghiamo inoltre il Governo di considerare l'opportunità di consentire al Parlamento una discussione meditata e profonda.

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

L'esercizio delle linee di navigazione marittima di preminente interesse nazionale è regolato, per il periodo 1° luglio 1958-30 giugno 1959, dalle norme contenute nelle convenzioni stipulate in attuazione del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002, e successive modificazioni.

I Ministri per la marina mercantile e per il tesoro sono autorizzati a stipulare, con le Società « Italia », « Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia », appositi atti aggiuntivi alle convenzioni di cui al comma precedente per il periodo 1° luglio 1958-30 giugno 1959.

La revisione prevista dall'articolo 7 del citato regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, modificato con decreto-legge 25 giugno 1957, n. 444, convertito nella legge 12 agosto 1957, n. 692, sarà effettuata per il periodo 1° gennaio 1953-30 giugno 1959, in rapporto al risultato netto conseguito nel periodo stesso.

Gli atti aggiuntivi di cui al secondo comma, da approvare con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le poste e le telecomunicazioni, sono soggetti alla tassa di registro nella misura fissa di lire cinquecento.

All'onere di 20 miliardi di lire derivante dall'applicazione della presente legge per lo esercizio 1958-59 sarà provveduto a carico del capitolo 493 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

La somma di cui al precedente comma sarà ripartita fra le suddette quattro Società ed i relativi importi saranno indicati negli atti aggiuntivi da stipulare con ciascuna di esse.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con proprio decreto, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Art. 2.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova » (463) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE, *ff. relatore.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

In assenza del relatore, senatore Focaccia, riferirò io stesso, brevemente, sul provvedimento in discussione.

Il disegno di legge in esame tratta della proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova. Ho ricevuto in proposito un'ampia illustrazione da parte del generale Rufini, il quale sostiene che la soluzione del problema non può essere dilazionata. Le opere sono state finalmente finanziate e si potrebbe cominciare ad attuarle; perciò è stato chiesto, ed il Governo ha accettato, che la legge entri in vigore dalla data della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale,* senza perdere, cioè, neppure quindici giorni di tempo.

Nella sua lettera, molto deferente, il generale Rufini dice che sarebbe lieto che la Commissione approvasse rapidamente il disegno di legge in discussione, dal momento che esso è già stato approvato dalla Camera dei deputati, in modo che si possano cominciare subito i lavori. Le gare per gli appalti sono già state fatte: manca soltanto la nostra approvazione.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Si tratta di prorogare delle norme che prevedevano concessioni particolari in favore del porto di Genova per completare le opere di sistemazione delle banchine. È solo un provvedimento di proroga.

DE LUCA. Perchè si proroga a quaranta anni?

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Trenta anni sono già trascorsi; si tratta di concedere una ulteriore proroga di dieci anni, perchè i lavori già iniziati possano essere completati.

CROLLALANZA. Il porto di Genova paga i lavori con fondi propri.

BUIZZA. Ho presieduto per due anni il Comitato carbonifero presso il Ministero dell'industria, e durante ogni seduta veniva lamentata la deficienza dei porti in quanto a sviluppo di banchine e ad attrezzature; le lamentele riguardavano in modo particolare il porto di Genova. Ricordo che mi feci interprete anche presso il Ministro e presso il Provveditorato del porto di Genova dei desideri espressi in quella sede.

È urgente che i lavori vengano ultimati: sono lavori imponenti che richiedono molto tempo. Anzi, temo che non si arrivi mai ad avere dei lavori veramente completi, perchè le nostre leggi non riescono a seguire il continuo incremento di attività del porto.

Concludendo, ritengo che il provvedimento in discussione debba senz'altro essere approvato.

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

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il termine di anni trenta, previsto dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 dicembre 1946, n. 737, per la esecuzione delle opere comprese nel progetto 12 agosto 1925, per la formazione delle nuove banchine verso Sampierdarena e per la siste-

mazione del promontorio di San Benigno, è sostituito dal termine di anni quaranta.

(*È approvato*).

Art. 2.

Per l'esecuzione delle opere ed altri impianti in tutta la zona compresa nel progetto sopracitato, si applicheranno le norme di cui al primo e al secondo comma dell'articolo 38 del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801.

(*È approvato*).

Art. 3.

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

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 12.

Dott. MARIO CARONI
Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari