

(N. 2031-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE TARTUFOLI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Bilancio

col Ministro delle Finanze

e col Ministro del Tesoro

NELLA SEDUTA DEL 26 GIUGNO 1957

Comunicata alla Presidenza il 10 luglio 1957

Conversione in legge del decreto-legge 25 giugno 1957, n. 444, concernente l'ulteriore proroga dei termini previsti dal secondo comma dell'articolo 3 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, relativo al nuovo assetto delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale.

ONOREVOLI SENATORI. — Una eventualità che già a suo tempo era stata considerata si è verificata. La discussione e l'approvazione nel termine fissato di sei mesi e cioè entro il giugno 1957 della legge per il nuovo assetto delle linee di navigazione di preminenza nazionale si sono rese impossibili.

Quale relatore di quel disegno di legge debbo scagionarmi da ogni eventuale addebito di lentezza o pigrizia, perchè tali addebiti non sarebbero legittimi. Nel caso specifico, la materia complessa e molteplice esige una maturazione sufficiente di studio e di indagine. Ho, per quel che mi riguarda, la soddisfazione di dire che buona parte del materiale occorrente per una fondata disamina di tutto il problema, è già in mio possesso e trattasi di notizie e di constatazioni di prima mano, perchè non ho trascurato di avvicinare, nei maggiori centri interessati al problema, le rappresentanze più autorevoli e più appropriate per conoscere il pensiero prevalente e vagliare direttamente alle fonti, i termini delle singole opinioni.

Se la situazione parlamentare lo avesse consentito, asserisco in piena coscienza che avrei potuto riferire ai colleghi su quel disegno di legge e sostenerne la discussione in Aula.

Ma i due mesi circa di stasi nei lavori del Parlamento che ci hanno sorpreso fra maggio e giugno, non hanno potuto non significare la automatica impossibilità di varare tempestivamente al Senato la legge stessa, che d'altra parte avrebbe poi dovuto subire il vaglio dell'altra Camera.

Il Governo peraltro non poteva che procedere come ha fatto e cioè provvedere con un decreto-legge a una nuova proroga in maniera da essere certi questa volta che nel periodo previsto la legge possa essere realizzata e abbia a dare quel nuovo assetto alle linee di preminente interesse nazionale che essa si ripropone.

Questa volta il Governo ha voluto mettersi al sicuro da ogni possibile imprevisto e ha fissato la proroga per tutta la durata dell'esercizio finanziario 1957-58, normalizzando d'altra parte così anche la sostanza degli interventi che ne derivano, coi relativi conteggi.

E che la proroga fosse essenziale non è chi non possa e debba ammettere quando si pensi che si tratta di assicurare la continuità dei servizi marittimi per i quali lo Stato interviene e che lungo le vie dei mari portano la bandiera italiana ovunque un traffico sussista di interesse vitale.

Il disegno di legge che siamo chiamati ad approvare consta, com'è ovvio, di un solo articolo. Esso ci dice che è convertito in legge il decreto-legge 25 giugno 1957, n. 444, concernente l'ulteriore proroga dei termini previsti per lo scadere delle convenzioni di cui all'articolo 3 del regio decreto-legge del 7 dicembre 1936, n. 2081.

Il decreto di proroga non ha potuto peraltro prescindere questa volta dal considerare gli oneri che per lo Stato sarebbero stati anche essi prorogati per un intero esercizio finanziario. Quindi hanno dovuto essere statuite la misura e la copertura dei nuovi impegni economici.

Così abbiamo nel decreto-legge un complesso di 5 articoli preceduti da una premessa che ne costituisce la motivazione ovvia e già rilevata.

All'articolo 1 il termine di venti anni previsto dal decreto-legge n. 2081 del 1936 già ricordato viene portato a 21 anni, e cioè prorogato fino al 30 giugno 1958. Di conseguenza i Ministri della marina mercantile e del tesoro vengono autorizzati a stipulare appositi atti di proroga con le singole compagnie esercenti servizi di linee alle stesse condizioni in atto.

La revisione che era stata considerata nel primitivo decreto di proroga di sei mesi, anzichè valere per il periodo limitato al 30 giugno 1957 dovrà considerare il periodo che va dal primo gennaio 1953 al primo giugno 1958, e tutto in rapporto al risultato netto conseguito nel periodo stesso.

All'articolo 2 si prevede la registrazione a tassa fissa di lire 500 degli atti di proroga.

L'articolo 3 considera che l'onere di 20 miliardi derivante all'esercizio 1957-58 dall'atto di proroga delle convenzioni per un intero anno sarà soddisfatto facendo capo al capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo,

corrispondente al capitolo 495 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro concernente l'esercizio 1956-57.

L'articolo 4 stabilisce la ripartizione della somma di cui trattasi fra le quattro Società di preminente interesse nazionale; ne avrà luogo il conguaglio dopo l'accertamento dei risultati netti del periodo 30 giugno 1953-30 giugno 1958.

L'articolo 5 stabilisce la data dell'entrata in vigore.

Tutto quanto sopra chiarito e affermato, sembra che non possa e non debba mancare l'approvazione dei colleghi alla conversione in legge del decreto-legge di cui trattasi.

TARTUFOLI, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico

È convertito in legge il decreto-legge 25 giugno 1957, n. 444, concernente l'ulteriore proroga dei termini previsti dal secondo comma dell'articolo 3 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, relativo al nuovo assetto delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale.