

# CONSULTA NAZIONALE

## COMMISSIONI

### RICOSTRUZIONE, LAVORI PUBBLICI E COMUNICAZIONI

2.

#### RESOCONTO SOMMARIO

DELLA SEDUTA DI MARTEDÌ 2 OTTOBRE 1945

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELI**

#### INDICE

**Schema di provvedimento legislativo:**

**Provvidenze per il ricupero e la rimessa in efficienza delle navi sinistrate (1) (Discussione e rinvio) . . .**

Pag.

3

DE COURTEN, *Ministro della marina* - PRESIDENTE - RIZZO, *Relatore* - LAVATELLI - REPOSSI - DONATI - FINOCCHIARO APRILE, *Relatore* - GATENACCI - SCERNI, *Relatore* - PATANÈ - DE CATALDO - RUINI, *Ministro della ricostruzione* - BINOTTI - CORSI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*.

La seduta comincia alle 10,20.

(Sono presenti il *Ministro della marina*, *De Courten*, il *Ministro per la ricostruzione*, *Ruini*, e il *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*, *Corsi*).

RIZZO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**Discussione dello schema di provvedimento legislativo: Provvidenze per il ricupero e la rimessa in efficienza di navi sinistrate. (1)**

DE COURTEN, *Ministro della marina*, prende occasione dal fatto di essere questo il primo provvedimento legislativo sottoposto dal Governo all'esame di una delle Commissioni della Consulta Nazionale, per

auspicare una volenterosa e fattiva collaborazione tra il Governo e le Commissioni stesse. Assicura che sarà sempre pronto a fornire i più ampi elementi di giudizio, e confida di trovare sempre, da parte dei Consulitori, la massima comprensione ed il massimo appoggio in un contributo di critica positiva, quale può pervenire da persone a piena conoscenza dei problemi in discussione e che varrà, ogni volta, ad eliminare eventuali manchevolezze.

Prima di commentare lo schema del provvedimento legislativo che la Commissione è chiamata ad esaminare, ritiene opportuno di fare una sintetica esposizione sulla situazione attuale della Marina mercantile, affinché i problemi di dettaglio possano essere considerati in un quadro generale.

Il 10 giugno 1940 la consistenza del naviglio mercantile italiano era di 3 milioni 537 mila tonnellate. Lo scoppio dell'infausta guerra, avvenuto nella forma a tutti nota, ha fatto sì che nel giro di ventiquattro ore la Marina mercantile italiana perdesse 900 mila tonnellate del suo naviglio. Si trattava del fior fiore del nostro naviglio mercantile, costituito dalla maggior parte dei nostri transatlantici e dalla parte migliore della nostra Marina mista e da carico, che, per l'imprevidenza del Governo dell'epoca, si trovava in porti esteri o mari esteri, e quindi nell'impossibilità materiale di raggiungere il territorio della madre Patria. Il naviglio

residuo veniva così ridotto a 2 milioni e 637 mila tonnellate.

Durante i tre anni di guerra contro le Nazioni Unite, sono state costruite 340 mila tonnellate di naviglio mercantile; sicché il naviglio mercantile effettivamente utilizzato in guerra è stato esattamente di 2 milioni 977 mila tonnellate.

Il naviglio esistente al 1° settembre 1945, galleggiante navigabile, è di 500 mila tonnellate, ovverossia se ne ha una differenza in meno di 2 milioni 400 mila tonnellate. Di questo quantitativo, la parte maggiore, cioè circa 2 milioni, è quella che è stata perduta per cause di guerra o in mari aperti o nei territori delle nostre Colonie, dove, per ora, non abbiamo nessuna possibilità di esercitare né diritti, né azioni di ricupero. Viceversa una certa aliquota, che si può valutare a 300 mila tonnellate, è quella recuperabile che si trova sul fondo del mare, nei nostri porti.

In queste condizioni, la Marina mercantile italiana oggi ha 500 mila tonnellate in grado di navigare; ha 300 mila tonnellate che si stimano recuperabili nei porti; dispone di un certo numero di navi per le quali si sta trattando la restituzione; sono precisamente quelle navi, vendute con la clausola di riscatto all'Argentina e all'Irlanda, per le quali le trattative per l'applicazione della clausola di riscatto sono già concluse, come con l'Irlanda, o prossime ad essere concluse, con le quali si ricupereranno 45 mila tonnellate. Vi sono poi circa 60 mila tonnellate di incerta restituzione, e cioè quelle cedute con la clausola di riscatto al Brasile e per le quali sono in corso trattative diplomatiche per ottenere che, nonostante la dichiarazione di guerra fatta poi dal Brasile all'Italia, ci possa venir confermato il nostro diritto a riaverle. Abbiamo poi circa 280 mila tonnellate di naviglio nuovo in costruzione, costituito in gran parte da navi di grossa e media stazza, le quali erano state ordinate dal nostro Governo prima dell'armistizio, la cui costruzione ha proceduto molto a rilento grazie all'opera dei dirigenti dei cantieri che hanno cercato in ogni modo di rallentare la costruzione stessa per evitare che andassero nelle mani dei nazifascisti, e, che, per l'opera dei nostri partigiani, si è riusciti a salvare in gran parte dalla distruzione in *extremis*, compiuta dai nazifascisti. Di modo che si può dire che, qualora riuscissimo a recuperare il naviglio in fondo al mare nei porti, portando a termine il programma delle navi in costruzione e ricuperando quelle navi che sono state cedute

all'estero con la clausola di riscatto, potremmo sperare, entro il giro di due o tre anni, di riportare la nostra Marina mercantile, dalla sua consistenza attuale di 500 mila tonnellate, a circa 1 milione 200 mila tonnellate. Il che rappresenterà sempre un terzo di quello che si aveva il 10 giugno, ma rappresenterà sempre una certa massa che ci consentirà, almeno in parte, di fronteggiare le nostre necessità.

Qualche cifra specifica darà un'idea, anche limitandosi ad indicare quelle relative alle aziende più importanti, di che cosa significhi, per ogni singolo gruppo armatoriale, la perdita dei 2 milioni globali di tonnellate. Il gruppo « Finmare », costituito dalle quattro società di preminente interesse nazionale, che in gran parte appartengono allo Stato, rispetto a una disponibilità di 1 milione e 468 mila tonnellate, ha perduto 1,340,408 tonnellate di modo che il tonnellaggio efficiente di cui dispone la « Finmare » è di 128,229 tonnellate con la speranza di ricuperarne 77,840 che sono nei porti italiani in fondo al mare. L'A. G. I. P., che pure è un organismo statale, aveva 57,441 tonnellate; ne ha perdute 43,210 ed il suo tonnellaggio si è ridotto così a sole 14,231 tonnellate. La « Garibaldi », che è la Cooperativa della nostra gente di mare, aveva 114,307 tonnellate, ne ha perdute 108,718: le sono rimaste 5,589 tonnellate, più 19,488 recuperabili in fondo al mare.

Degli armatori privati italiani, uno dei più forti, prima della guerra, era Achille Lauro, che disponeva di 242,377 tonnellate di naviglio, ne ha perdute 207,018 ed è rimasto con 15,359 tonnellate, più 20,947 recuperabili in fondo al mare. Il gruppo « Corrado » che aveva 167,679 tonnellate, è stato relativamente fortunato perché ne ha perdute 132,825 e gli sono rimaste così ancora 35,854 tonnellate di naviglio efficiente.

Poi ci sono i gruppi che hanno perduto tutto. Il gruppo « Gavarone » disponeva di 98,746 tonnellate ed ha perduto tutto; pure il gruppo « Ravano », che aveva 76,589 tonnellate, ha perduto tutto, il gruppo « Sirdarma » aveva 72,291 tonnellate, ne ha perdute 65,924 è rimasto con 6,637 tonnellate.

E tutto ciò senza parlare delle aziende minori.

Occorre per altro tener conto del modo con cui il naviglio mercantile è stato utilizzato durante la guerra per i riflessi che codesto sistema ha sui problemi inerenti al provvedimento odierno.

Allo scoppio della guerra, il Governo italiano requisì la parte della Marina mercan-

tile che gli serviva, o, nei casi in cui non si sono avute requisizioni, alcune amministrazioni l'hanno noleggiate: comunque, a mano a mano, la Marina mercantile è stata in gran parte assorbita dallo Stato. Questo fatto ha portato alla conseguenza che, all'atto dell'armistizio, l'85 % del naviglio mercantile italiano disponibile in Italia era o requisito per il 60 %, o noleggiato dalle amministrazioni per il 25 %; il naviglio libero, ridotto al 15 %, era costituito nella maggior parte da quei grossi transatlantici o da quelle unità che non potevano trovare impiego nella guerra e tanto meno nel libero traffico.

Il sistema di requisizione era regolato da una legge del 1939 per cui l'Amministrazione non assicurava i natanti requisiti contro i rischi di guerra, perché lo Stato aveva assunto su di sé l'onere del pagamento di un'indennità pari al valore del natante in caso di perdita, o, in caso di avaria, del rimborso delle spese necessarie per la rimessa in efficienza del naviglio, a meno che lo Stato stesso, o comunque l'autorità requirente, non ritenesse più conveniente procedere direttamente all'esecuzione dei relativi lavori. Lo Stato si impegnava altresì a pagare un contributo all'armatore durante il periodo di mobilitazione della sua unità, e precisamente quell'aliquota del premio di requisizione che corrispondeva all'ammortamento del capitale, agli interessi sull'ammortamento, alle spese generali e alle spese di manutenzione. In altri termini, la legge, fatta per l'ipotesi di una guerra breve e non dispendiosa, prevedeva di poter in tal modo indennizzare completamente il proprietario della nave requisita di tutti i danni che esso potesse avere avuto.

Ma via via, si fece sempre più sentire il peso delle perdite e soprattutto si venne a constatare l'impossibilità materiale di procedere alle riparazioni, sia perché i cantieri erano assorbiti dalla costruzione di naviglio nuovo, sia perché si era sensibilmente ridotta la loro efficienza a causa dei bombardamenti aerei. Ciò indusse il Governo, per limitare l'onere derivante dalla detta legge di requisizione, ad emanare, nel dicembre del 1941, una nuova disposizione in base alla quale l'Amministrazione requirente aveva facoltà, a suo arbitrio, di procedere alla requisizione per acquisto dei natanti gravemente danneggiati per eventi di guerra e immobilizzati in maniera tale che risultasse impossibile o non conveniente procedere al lavoro di rimessa in efficienza. Così lo Stato

si sostituiva, con diritto di imperio, al proprietario non rispondendo più all'obbligo di rimettere i galleggianti in efficienza, e di pagarne l'indennità di perdita. Successivamente, nel 1943, allo scopo di ridurre ulteriormente l'onere dell'Amministrazione requirente, il Governo stabilì che non venisse più pagata tutta la parte dell'indennità di requisizione, cioè quella che rappresentava l'ammortamento del capitale e le spese di manutenzione, ma che venissero pagate solamente le quote corrispondenti agli interessi sull'ammortamento e alle spese generali. Però, per favorire gli armatori entro un certo limite, si stabiliva che i proprietari dei natanti requisiti per acquisto, che praticamente lo Stato aveva espropriato, potessero acquistare i relitti, se ritenevano opportuno e conveniente di eseguire le riparazioni a loro rischio e pericolo, nell'intesa che avrebbero pagato il valore apprezzato del relitto stesso.

Inoltre, si stabiliva che le indennità di perdita non fossero lasciate liberamente agli armatori, ma che fossero vincolate per essere reimpiegate nella ricostruzione di nuove navi, per rimpiazzare quelle perdute. Inoltre, con lo stesso decreto, veniva stabilito che su codesto fondo non si pagassero interessi.

Se la valuta fosse rimasta stabilizzata, tutto questo avrebbe provocato soltanto l'inconveniente per gli armatori di vedere il loro capitale bloccato senza interessi, con la possibilità di dedicare queste somme a ricostruire il naviglio mercantile, il giorno che le avessero riscosse. Ma per la sopravvenuta svalutazione della moneta, le somme calcolate al momento del sinistro non rappresentano ora che una percentuale limitatissima di quello che è costato il naviglio.

Si tratta, è vero, di una situazione transitoria, in funzione della svalutazione della moneta; ma è ben difficile oggi fare delle previsioni, specialmente in una crisi come questa, con un tonnello mondiale che è cresciuto, nel suo complesso, per effetto dell'enorme programma di costruzioni realizzato dall'America, ma con squilibri fortissimi, tanto che alcune Marine, come quella britannica, hanno perduto circa la metà del loro tonnello. Tutto ciò comporta un'alea indiscutibile.

Comunque, la situazione attuale è questa: avevamo in fondo al mare 727 mila tonnellate di unità mercantili di cui 127 mila sono state recuperate in gran parte per opera della Marina militare, eseguendo recuperi di carattere operativo. Una parte

di questo naviglio è tuttora a galla, in condizioni precarie di conservazione, perché non si possono fare i lavori di riparazione. Un'altra parte è costituita da ricuperi fatti per aiutare le categorie bisognose. Su 339 velieri e motovelieri affondati, ne sono stati già ricuperati 175, ossia circa il 50 per cento. Su 308 motopescherecci, 192 ricuperati, cioè circa il 60 per cento. In più sono stati ricuperati tutti i mezzi che servono per i lavori di ricupero: pontoni, rimorchiatori, ecc. Tutto l'insieme dà la somma di 127 mila tonnellate. Le residue 600 mila tonnellate ancora nel fondo del mare sono costituite, per la parte maggiore, proprio da piroscafi di stazza lorda superiore alle 1000 tonnellate, l'altra parte è costituita da piroscafi minori e da petroliere.

Da un computo approssimato è risultato che di queste 600 mila tonnellate, circa il 50 per cento potrebbe essere ricuperato abbastanza facilmente e, soprattutto, rimesso in efficienza.

Il Governo si è trovato di fronte ad un complesso problema. Anzitutto, necessità assoluta di sgombrare i porti dai relitti, senza di che sarebbe perfettamente inutile rimettere in pristino i porti. Finora a questo scopo, sono stati stanziati dai 9 ai 10 miliardi e il programma complessivo, a lunga scadenza, si aggira sui 90 miliardi. Poi interessa che queste navi possano essere rimesse in efficienza, per aumentare le disponibilità della Marina mercantile italiana in una quantità che può valutarsi intorno al 40 per cento della consistenza attuale.

Senonché, anche questo compito presenta difficoltà enormi, in quanto le operazioni di ricupero sono estremamente aleatorie, non essendo possibile determinare le effettive condizioni di una nave che è sul fondo del mare e che cosa potrà occorrere per la sua rimessa in efficienza; in più vi è l'incognita gravissima del costo dei noli che rappresenta un'alea veramente seria, avendo la fine della guerra creato una situazione molto caotica in questo campo.

Oggi i noli stanno cominciando a ribassare ed è probabile che ribassino ancora, portando ad un notevole ribasso il valore delle navi. D'altra parte, i costi di ricupero sono assai forti. Quindi assai arduo è giudicare fino a che punto possa convenire ricuperare un bastimento. Dal punto di vista dell'economia nazionale sarà sempre vantaggioso il ricuperare, quando da questo lavoro, eseguito da mano d'opera nazionale, possa derivare una economia di valuta

estera ed un aumento nella consistenza di quegli strumenti che, come le navi, sono l'unica forma di oro che rende oro.

Si è esaminato questo problema in via presuntiva, prendendo a base alcuni ricuperi fatti per conto dell'Amministrazione. Un motoveliero di 160 tonnellate è costato, per il ricupero, 9 milioni e mezzo. Per il piroscafo *Lauretta* di 976 tonnellate sono previsti 31 milioni, per il piroscafo *Nirvo* sono previsti 63 milioni; per la motonave *Carbonello* di 1553 tonnellate il preventivo ascende sui 90 milioni di spesa. Quest'ultimo è un caso particolarissimo di una motonave per cui si deve rifare completamente l'apparato motore. Le cifre indicate danno una indicazione di quanto costino le operazioni di ricupero e di riparazione. Se si volge la mente all'acquisto di navi all'estero, è da notare che l'America oggi mette in vendita navi del tipo *Liberty* a 65 dollari la tonnellata. Però le navi *Liberty* sono le meno riuscite ed hanno un forte consumo di combustibili rispetto alle navi del tipo *Victory*, che sono le migliori e che l'America tiene per sé.

Per le navi del tipo che potremo ricuperare, e che non sono navi di grandissimo dislocamento, si richiedono dai 100 ai 120 dollari per tonnellata. Quindi se noi volessimo sostituire le 300 mila tonnellate che abbiamo in fondo al mare, con 300 mila tonnellate di naviglio al prezzo di 65 dollari, con il dollaro a 100, spenderemmo due miliardi. Se viceversa ci mettessimo sul piano più reale di considerare tipi di navi delle stesse dimensioni di quelle che noi possiamo ricuperare e tenuto presente che il problema delle dimensioni è importante, perché la maggior parte del nostro traffico è costituito da merce alla rinfusa per le quali occorrono navi di medio e piccolo dislocamento, si arriverebbe ad una spesa di tre miliardi e mezzo. Se infine pensiamo che il dollaro a 100, come purtroppo tutti sanno, è una pura illusione, e calcoliamo il dollaro almeno a 200, si arriva ad una spesa che oscilla fra i 6 e i 7 miliardi.

Ora, la spesa complessiva di ricupero e di ripristino di queste 300 mila tonnellate, che rappresenterebbero un apporto sostanziale per la nostra Marina, pagando solo in lire italiane, facendo lavorare maestranze italiane, si aggira appunto sui sette miliardi di lire. C'è quindi una equivalenza di spesa. E tale equivalenza di spesa va messa soprattutto in rapporto con le possibilità d'impiego di mano d'opera. Da calcoli fatti in via presuntiva, si ritiene che il ricupero progettato

offrirà tre milioni di giornate lavorative. A ciò occorre aggiungere il lavoro della mano d'opera indiretta (cioè quella delle officine di riparazione dei motori elettrici, delle officine di ammobiliamento, delle officine di riparazione dei macchinari ausiliari, ecc.), che, calcolata, grosso modo, in un altro milione di giornate lavorative, dà un totale di circa quattro milioni. Rapportate tali cifre al tempo occorrente ai lavori di ricupero, calcolati in due anni, si arriva alla conclusione che potranno essere impiegati dagli 8 ai 10 mila operai. Ciò rappresenta uno degli argomenti più validi a favore del provvedimento, in aggiunta alla necessità di sgomberare i porti ed alla opportunità di reintegrare la nostra Marina mercantile.

Il Ministero della marina è premuto da continue richieste di cantieri navali per avere unità militari da riparare, al fine di occupare la mano d'opera. Ma il Ministero non ha alcuna possibilità di venire incontro a tali desideri, non avendo navi militari avariate da far riparare, ed ha sulle spalle l'onere di ben 31.000 operai statali per i quali non esiste la minima possibilità di lavoro.

Occorre pertanto che i cantieri navali privati si orientino esclusivamente sulla Marina mercantile la quale, nei prossimi due o tre anni, è la sola che potrà dare possibilità di lavoro.

D'altro canto, attualmente, di fronte alla situazione dei noli e alla aleatorietà delle operazioni di ricupero, non si hanno ancora da nessuna parte richieste di eseguire dette operazioni. Nessun proprietario di relitto si sente oggi la forza di affrontare tale problema.

Da tutte queste considerazioni, lungamente meditate e che hanno formato oggetto di profondi studi, è nato il provvedimento che viene oggi presentato per il parere della Commissione. Il provvedimento tende a dare ai proprietari dei relitti un contributo statale per collegare il processo di ricupero e di rimessa in efficienza delle navi alla rimessa in funzione degli stabilimenti navalmeccanici. Trattasi in definitiva di un contributo notevole all'opera di ricostruzione che appare oggi assolutamente necessaria all'economia nazionale.

Da molte parti sono sorte obiezioni circa questo contributo dello Stato, dicendosi che i proprietari dei relitti, al termine delle operazioni, si troveranno a possedere un bene che avrà un valore superiore a quello della spesa sostenuta dal proprietario stesso. Tale obiezione ha evidentemente una certa fonda-

tezza dal punto di vista teorico, perché in realtà lo Stato assegna a questi proprietari un contributo a fondo perduto. A tal proposito però è da osservare (e questa considerazione è fatta anche a nome e per espresso incarico del Presidente Parri) che, se anche nel momento attuale si può avere l'impressione di dare ai proprietari dei relitti un vantaggio finanziario — che tuttavia è attualmente solo teorico ed occorre attendere la fine delle operazioni di rimessa in efficienza per stabilire l'effettivo valore delle navi — occorre anche tener conto della importanza massima che questo processo di riattivazione ha per la vita economica italiana. Se poi, per avventura, alla fine delle operazioni dovesse effettivamente riscontrarsi un arricchimento dei proprietari dei relitti, non mancherebbero evidentemente allo Stato i mezzi per intervenire, sia attraverso il Ministero delle finanze, sia attraverso forme di requisizione o di noleggio forzato, allo scopo di limitare l'inconveniente.

La considerazione più importante, nel momento attuale, è quella di dare ossigeno al settore, attualmente stagnante, dell'industria navale meccanica e conseguentemente di fornire alla Marina mercantile italiana un sensibile incremento di tonnellaggio. Ci potrà essere anche un periodo di crisi, ma rimangono aperte le prospettive per l'avvenire, perché sappiamo per esperienza che a fasi di noli bassi succedono sempre fasi di noli migliori e, in definitiva, si verrà anche a dare possibilità di lavoro alla gente di mare la quale registra attualmente una paurosa disoccupazione. Difatti su 60.000 unità teoriche, la parte effettivamente imbarcata sul naviglio mercantile da carico e passeggeri si aggirava sulle 30-35 mila unità. Di queste attualmente ne sono imbarcate appena 3.000, gli altri 27.000 ricevono il sussidio di disoccupazione che grava sensibilmente sull'erario.

Si era sperato di poter avere un certo numero di navi tipo *Liberty* con noleggio a scafo nudo, in modo che potessero essere armate da noi, con personale italiano; ma tutto questo è fallito perché, se l'affare era buono per noi, non lo era per gli altri.

Queste sono le considerazioni che hanno ispirato il decreto.

PRESIDENTE ringrazia il Ministro della marina per aver voluto premettere alla discussione del provvedimento una relazione così ampia ed utile intorno alle condizioni della Marina mercantile italiana.

Per quanto riguarda la discussione, desidera disciplinarla nel senso che oggi si

faccia una discussione di carattere generale durante la quale possono essere chiesti al Governo tutti i necessari chiarimenti, mentre domani, nella riunione appositamente convocata per le ore 16, la Commissione potrà deliberare definitivamente in merito al parere richiesto. E ciò in omaggio al regolamento che sancisce il diritto del Consultore di conoscere il testo del provvedimento che si porta in discussione almeno quarantotto ore prima, nel caso presente, invece, il testo stampato si è potuto avere solo ieri mattina.

RIZZO, *Relatore*, ritiene che sui motivi del provvedimento tutti possano convenire, non così per quanto riguarda i rimedi che si vogliono porre in atto. In sostanza, il motivo essenziale del provvedimento che comporta un contributo notevole dello Stato e che viene a creare una disciplina speciale per quanto riguarda il risarcimento dei danni di guerra, deriva, come è detto anche nella relazione ministeriale, più che dalle spese di riparazioni, dalle incertezze del dopo-guerra.

Gli armatori, cioè, temono che al momento della rimessa in efficienza delle navi, entro il 1947 (e forse questo termine si potrebbe abbreviare) non vi saranno più i noli di cui è cenno nella relazione stessa, ma noli sensibilmente inferiori, e conseguentemente una forte diminuzione del valore delle navi, come avvenne dopo la prima guerra mondiale.

Perciò si mirerebbe a garantire gli armatori da rischi del genere. Ma può anche darsi che per un certo numero d'anni i noli si mantengano ad un livello conveniente. Vi è chi ritiene che il processo produttivo europeo possa accelerarsi, e che quindi vi sarà una maggior quantità di beni da scambiare fra i vari continenti: importazione di materie prime da oltre Atlantico e oltre Pacifico ed esportazione di prodotti finiti dall'Europa. Bisogna allora tener presente che se è desiderabile che una classe benemerita di cittadini possa rifiorire, è anche giusto evitare che essa abbia da conseguire vantaggi eccessivi a spese dello Stato.

Chiede pertanto se invece di un contributo a fondo perduto, non sia possibile stabilire, salvo sempre la disciplina generale dei danni di guerra, che il contributo debba restituirsi in tutto o in parte allo Stato, sia anche in forma rateale, qualora, dopo un certo periodo dalla rimessa in efficienza delle navi, i noli si mantenessero alti e l'industria armatoriale apparisse conveniente. Se invece venisse accertato che, a quella distanza di tempo, il mercato dei noli fosse sfavorevole e quindi il prezzo delle navi decresciuto, lo Stato ri-

metterebbe il suo contributo. Si potrebbe all'uopo pensare ad una forma di Commissione arbitrale da studiarsi dagli uffici componenti. Gli armatori avrebbero sempre vantaggi non indifferenti, poiché, a parte questo contributo che arriva fino al 40 per cento, vi sono i vantaggi dei finanziamenti e del contributo sugli interessi che resterebbero in ogni caso.

Non crede che il ricupero del contributo possa effettuarsi in sede finanziaria, poiché è risaputo quanto sia difficile colpire gli utili di congiuntura e quanto siano facili le evasioni e perciò ritiene che questo punto debba essere particolarmente disciplinato dalla legge.

LAVATELLI è d'avviso che lo Stato non debba accordare particolari vantaggi ad una determinata attività economica piuttosto che ad un'altra, ma che debba seguire un criterio di carattere generale. Oggi non si può prevedere quale sarà tra qualche tempo l'andamento dei noli e se gli armatori riceveranno o meno un utile dal ricupero. Pensa pertanto, che, in linea di principio il contributo non debba essere corrisposto a fondo perduto, ma col criterio di una anticipazione che potrebbe essere iscritta in un primo tempo a debito dell'armatore, salvo a deciderne la sorte in un secondo tempo, in un conguaglio successivo, e tenendo conto della legge generale sulle indennità per i sinistri di guerra.

Chiede poi al Ministro, dato che questa intrapresa di ricupero deve essere intesa come una necessità dal punto di vista nazionale, se non ritenga opportuno rendere obbligatorio il ricupero, in determinati casi, quando indipendentemente dalla convenienza economica, ma solo per l'incertezza riguardo all'avvenire, qualche armatore non ritenesse di avvalersi della legge che lo favorisce.

REPOSSI prega il Ministro della marina di voler tener presente il memoriale inviato dalla Federazione Italiana operai metallurgici, Sezione Taranto, riguardo alla nave traghetto *Scilla*. In quel memoriale sono spiegate le ragioni per cui la nave si dovrebbe assegnare a quel porto, dove gli operai sono totalmente disoccupati.

DONATI fa notare anzitutto che occorrerebbe un coordinamento nel metodo di lavoro delle Commissioni, perché molti provvedimenti che saranno portati all'esame di una singola Commissione potranno investire problemi di competenza o d'interesse anche di altre Commissioni. Lo schema di legge in discussione, per esempio, riguarda la ricostruzione, ma, per la somma stanziata, tocca il campo di attività riservato alla Commis-

sione del tesoro. Chiede perciò che non sia il caso, per determinati problemi, di stabilire un collegamento con le Commissioni affini.

PRESIDENTE dà notizia che il regolamento della Consulta è in via di formazione e che è già stato trattato il problema del coordinamento dei lavori tra le varie Commissioni. Intanto egli ha cercato di attuare il concetto del Consultore Donati, poiché, saputo che il Comitato interministeriale presieduto dal Ministro Rumi aveva predisposto disegni di legge riguardanti i danni di guerra, e che dovevano essere sottoposti alla Commissione del tesoro, ha pregato di trasmetterli anche a questa Commissione che certo non può ritenersi estranea alla materia. Il Ministro Rumi ha accolto la richiesta e si è anche accinto a dar notizia a questa stessa Commissione del programma futuro del suo Dicastero.

DONATI chiede al Ministro quale percentuale, in media, si presuppone che rappresenti il compenso di ricupero rispetto al costo, per quanto aleatorio questo sia. Chiede poi se, in linea di massima, possa ritenersi giusto che, per incoraggiare una categoria di persone verso una determinata industria, debba esser data loro in partenza una garanzia contro il rischio. Attraverso il contributo a fondo perduto, l'attività privata avrebbe tutti i vantaggi di congiuntura, mentre se tale attività si svolgesse poi in senso negativo, subentrerebbe la garanzia economica dello Stato e si correrebbe il rischio di venirsi a trovare di fronte allo Stato gestore.

Quindi ritiene che, nel caso specifico, lo Stato non possa assumersi la garanzia dello andamento dei noli nel tempo.

Chiede infine se sia necessario dare allo armatore una posizione di privilegio tale che, una volta escusso sulla nave, non possa essere escusso sul restante suo patrimonio. Se la nave è insufficiente a coprire il credito dell'Istituto finanziatore, paga lo Stato senza avere alcuna azione di rivalsa verso il proprietario cosicché quest'ultimo, anche da questo lato, rimane al coperto da ogni rischio.

FINOCCHIARO-APRILE, *Relatore*, rivela che, secondo il decreto, risulta rimanere in vita l'indennità di perdita alla quale poi si aggiungerebbe il premio di ricupero. L'indennità di perdita, giusta l'articolo 4, può giungere fino all'85 per cento del valore della nave alla data del sinistro; il premio di ricupero, ad esempio per bastimenti di 15 mila tonnellate, è, secondo la tabella, di lire 3.000

alla tonnellata, vale a dire, di 30 milioni di lire. Per contro, la nave tipo *Liberty* di 10 mila tonnellate, al prezzo di 65 dollari la tonnellata, col cambio a 100, avrebbe il costo di 65 milioni di lire. Chiede pertanto al Ministro quale sarebbe, per il suddetto tipo di nave italiana, l'ammontare dell'indennità di perdita che, oltre al premio di ricupero, verrebbe attribuita allo stesso armatore.

CATENACCI riferisce di aver chiesto al collega Corsi quali sarebbero i vantaggi delle nostre navi ricuperate e rimesse in efficienza, rispetto alle navi americane tipo *Liberty* e *Victory* e il collega gli ha chiarito che le nostre sono più adatte ai nostri traffici e sono più economiche. Dopo di che proporrebbe che il limite di tempo per il ricupero, fissato al 31 dicembre 1947, venisse ridotto, appunto per mettere le nostre navi in condizioni di poter concorrere con la Marina estera.

DE COURTEN, *Ministro della marina*, fa notare che danni di guerra e premio di ricupero sono due cose distinte. I danni di guerra sono stati pagati con l'indennità di perdita pari all'85 per cento del valore della nave al momento del sinistro, quindi con una somma che non corrisponde al valore della nave. Quando si parla di valore, ci si dovrebbe riferire ad una base oro, mentre così non è. La legge in esame non è una legge per danni di guerra, è una legge per premi di ricupero e di rimessa in efficienza, fatta al fine di indurre i proprietari dei relitti a compiere una operazione che, altrimenti, dovrebbe essere compiuta dallo Stato a sue spese, perché lo Stato, avendo fatto la requisizione per acquisto, è diventato legittimo proprietario dei relitti. Se lo Stato si imbarcasse in una simile impresa e facesse il monopolio dei ricuperi, avrebbe spese enormi con ben scarsi risultati e ciò implicherebbe per altro il grave problema di una Marina mercantile di Stato che ora non esiste. Il Governo non avrebbe potuto affrontare questa incognita.

Al Relatore Rizzo, che ha considerato i noli come principale elemento aleatorio, fa osservare che quella del nolo è una considerazione che viene in un secondo tempo; ma è proprio l'operazione di ricupero e di riparazione che è enormemente aleatoria. Le spese possono diventare così forti, come dimostrano le cifre che ha citato, da indurre il proprietario del relitto a rinunciare al lavoro, poiché egli è sostenuto solo dalla speranza di rifarsi in avvenire.

D'altra parte, se anche si spende qualche milione di più in Italia, è pure da tener conto che sono spese a vantaggio di operai italiani, che non obbligano ad un esborso di valuta estera che non abbiamo, e che valgono a tenere in vita delle industrie che non possono morire, perché altrimenti si farebbe morire tutta la capacità produttiva della Nazione.

Questo progetto è stato studiato col Ministro Soleri a suo tempo ed era pronto fin dal mese di aprile. La morte del Ministro Soleri ne ha ritardato la presentazione. Il Ministro Ricci ha concordato con questi criteri. Il problema è stato esaminato di concerto col Ministero del tesoro e col Ministero della ricostruzione il quale armonizza tutte queste attività nell'ambito dell'apposito Comitato.

Si è fissato il termine del 31 dicembre 1947 perché, attraverso le more della discussione con gli altri Ministri, si è finito col perdere una stagione lavorativa. Per i ricuperi ci vuole il buon tempo: se si fosse potuto utilizzare la stagione buona del 1945, forse si sarebbe potuto porre come termine il 1946; si è messo il 31 dicembre 1947 per poter comprendere due stagioni lavorative.

Dapprima il termine non c'era, è stato poi messo perché è di sommo interesse far presto, e si è voluto con ciò spronare i proprietari di relitti a decidersi per questi lavori. Nulla vieterebbe di ridurre il termine, ma occorrerebbe poi prorogarlo.

A coloro che vorrebbero il contributo non a fondo perduto, ma condizionato, fa notare che, oltre alla difficoltà di trovare una formula soddisfacente, il fatto che lo Stato si riserva la facoltà di ritogliere il già dato se le cose andassero bene, può far nascere la contropotesa di un aumento di sussidio se le cose andassero male.

Si era tuttavia pensato ad una formula cautelativa che riservasse allo Stato il diritto alla restituzione, nel caso che il valore della nave giungesse a far ritenere il contributo come un vero e proprio dono fatto ai privati; ma sebbene il sussidio che viene dato non sia in realtà sufficiente a dare un vantaggio notevole e solo può servire da incoraggiamento, si è comunque considerato che, se alla fine dei due anni risultassero dei vantaggi enormi, si potrà fare una legge sui soprapprofitti di ricupero.

Crede però non convenga porre, in questo decreto, delle formule limitative, per non scoraggiare i proprietari di relitti dall'intraprendere il ricupero.

Quanto al compenso del 40 per cento chiarisce che in sostanza non è che si dia il 40 per cento. Per calcolare i compensi si sono prese per base le spese effettive attuali e si sono ridotte queste spese ad un terzo. Cita in proposito varie voci della tabella e vari esempi di riparazioni eseguite per dimostrare come siano state calcolate le spese ed applicate le riduzioni secondo il detto criterio e nota che se in alcuni casi particolarissimi il compenso, secondo le tabelle, arriva ad una misura superiore al 40 per cento, lo si blocca a questo limite.

Aggiunge che era stata studiata anche una formula in base ad una differenziazione fra ricuperi facili, medi e difficili; ma chi avrebbe dovuto giudicare del ricupero non poteva essere che l'organo del Registro navale, il quale avrebbe finito col giudicare secondo criteri locali od anche individuali ed è quindi sembrata più opportuna una formula generale.

Quanto al ricupero obbligatorio, osserva che sarebbe antiggiuridico, non potendosi obbligare alcuno ad assumersi un'impresa di carattere privato ed aleatorio.

SCERNI, *Relatore*, nota che siamo in regime vincolistico per l'uso e l'utilizzazione delle navi: l'esercizio del bene strumentale ricuperato sarebbe tenuto in regime di requisizione.

DE COURTEN, *Ministro della marina*, informa di aver ricevuto la richiesta dai cantieri Tosi, i quali cominciano ad essere a corto di lavori. Sarebbe disposto a far riprendere qualche lavoro, purché si arrivi all'accordo sul prezzo. Si fanno riprendere le costruzioni, perché è in guoco l'interesse generale; ma ha già informato il Ministro del tesoro che la Marina non ha più bisogno di queste navi che servivano per un programma di guerra, e che quindi le metterà a disposizione dell'armamento. Quanto allo *Scilla*, questo è di proprietà delle Ferrovie dello Stato ed è stato ricuperato per facilitare le Ferrovie stesse. Non può fare altro che rivolgere una raccomandazione al Ministro La Malfa.

PATANÈ desidera sapere come sono stati effettuati i ricuperi già fatti, da chi sono stati eseguiti e da chi diretti.

DE COURTEN, *Ministro della marina*, risponde che il Ministero ha un organismo per i ricuperi fatti dalla Marina militare, che è in contatto con l'organismo ricuperi degli Alleati. Dietro ordine di questi, i natanti sono stati ricuperati dalla Marina e poi dati con regolare appalto a ditte private che hanno eseguito le lavorazioni di riparazione sotto il controllo della Marina stessa. Vi sono in



questo campo liti continue, perché i proprietari delle unità recuperate, e particolarmente quelli dei motovelieri, obiettano che se avessero fatto loro i lavori, avrebbero speso molto meno.

Questa è una delle ragioni per cui bisogna eccitare l'iniziativa privata, perché altrimenti lo Stato dovrebbe sostenere non si sa quante cause con i proprietari.

PATANÈ osserva che non essendo questi lavori stati fatti a cottimo o in economia, le cifre adottate come base debbono essere prese con molta precauzione.

DE COURTEN, *Ministro della marina*, spiega poi che si sono considerate le navi fino a 15 mila tonnellate, perché queste sono poche ed appartengono alla Finmare cioè allo Stato. Il limite è stato messo unicamente perché si veda che anche lo Stato contribuisce al ricupero delle navi.

PRESIDENTE avverte che il Ministro Ruini gli fa conoscere che deve assentarsi per improrogabili impegni, e che sarebbe disposto a venire un altro giorno. Siccome anche il Ministro Romita ha espresso il desiderio di fare delle dichiarazioni, e d'altra parte la discussione non potrà esaurirsi in mattinata, bisognerà rinviare la seduta ad un prossimo giorno in cui i Ministri stessi potranno intervenire. La Commissione ha molto interesse di conoscere le loro comunicazioni, che serviranno di orientamento per i futuri lavori. Si riserva di far conoscere la data della nuova convocazione.

DE CATALDO vorrebbe conoscere se sia stato inserito nel piano di dotazione dall'America per il 1946 tutto quel materiale che potrebbe essere utile a questo lavoro di ricupero, per modo che non si abbia da attingerlo al mercato italiano, che è molto scarso e che cagionerebbe quindi una spesa enorme, e domanda se, subordinatamente a questa inclusione nel piano, sia possibile ottenere il materiale occorrente con un certo anticipo sulle altre materie prime che dovranno esserci fornite. Ciò è molto importante e potrebbe forse sgravare il Tesoro da una notevole aliquota del contributo.

RUINI, *Ministro per la ricostruzione*, non conosce i dettagli, essendo la questione di quel piano di importazione molto vasta, ma non crede che vi siano difficoltà per il materiale occorrente ai lavori di ricupero.

DE COURTEN, *Ministro della marina*, fa noto che si tratta essenzialmente di lamiere e di apparati motori. Il ricupero non richiede importazioni dall'America, l'industria metallurgica italiana ha le sue riserve

e l'industria dei motori, date le sue riserve di materie prime, è in grado, nella maggior parte dei casi di provvedere al fabbisogno per il ricupero, che non richiede quantità eccessive di materiali.

DE CATALDO rammenta che le lamiere americane vengono a costare da 4 a 5 lire al chilo, mentre quelle della Terni costano da 45 a 60 lire. Si tratta di affrontare una spesa dieci volte maggiore.

RUINI, *Ministro per la ricostruzione*, fa presente che nel piano di importazioni dall'America si sono dovute mettere materie di urgente necessità come grano, carbone, ecc.; quindi le cifre per le altre materie prime sono abbastanza limitate. Ma siccome ogni Amministrazione ha presentato le sue richieste, è sicuro che anche la Marina mercantile avrà fatto altrettanto.

Rileva poi che il progetto in esame fa parte, in un certo senso, del piano generale dei provvedimenti contro la disoccupazione, che si è stabilito di presentare immediatamente alla Consulta, essendo provvedimenti di estrema urgenza, da far entrare subito in vigore, per dare immediato lavoro ai disoccupati.

In questo piano avrebbe dovuto entrare il provvedimento portato ora alla discussione, poiché sono circa diecimila gli operai dei cantieri che potrebbero lavorare. Ma siccome in detto piano sono stati considerati soprattutto quei lavoratori che subiscono la disoccupazione stagionale, il provvedimento attuale è stato presentato a parte, sotto forma di decreto-legge, appunto per il suo carattere di urgenza.

La commissione, approvandolo, darà un altro concorso alla lotta contro la disoccupazione.

(Il Ministro Ruini lascia la sala di riunione).

DE COURTEN, *Ministro della marina*, riprende a dare i suoi chiarimenti e, riguardo all'indennità di perdita, non avendo dati statistici esatti, cita ad esempio il caso del piroscafo *Capo Mele*, il cui valore tabellare era di 8 milioni e l'indennità di perdita di 6 milioni e mezzo. Le sole riparazioni sono costate 35 milioni. Ciò vale a dare un'idea di quello che sia il rapporto fra l'indennità di perdita, che corrisponde all'85 per cento del valore tabellare al momento del sinistro, rispetto al costo delle riparazioni.

FINOCCHIARO-APRILE, *Relatore*, chiede se non sia possibile considerare l'eventualità che, trattandosi di cifre così forti per il premio di ricupero, quest'ultimo non possa assorbire i danni di guerra.

DE COURTEN, *Ministro della marina*, osserva che la situazione è diversa per questa categoria di danneggiati dalla guerra rispetto alle altre categorie di cittadini sinistrati. Quando si tratta di altri danni di guerra, questi vengono pagati ad un proprietario, qualunque sia il danno da risarcire. Qui si tratta invece dell'85 per cento del valore di navi per le quali si aveva un impegno giuridico col proprietario. Le navi erano state requisite dallo Stato che le aveva mandate in punti dove maggiore era il pericolo.

Qui si tratta, ai fini dell'economia nazionale e ai fini della situazione sociale, di recuperare questi bastimenti, e siccome l'operazione non è conveniente, tanto che nessuno la vuol fare, si è sentita la necessità di questo provvedimento. A suo tempo, il problema potrà essere ripreso con quella formula di garanzia cui ha accennato, sebbene, esaminata a fondo, presenti notevoli difficoltà.

Circa la garanzia per i finanziamenti, era stato proposto al Consiglio dei Ministri che essa fosse non solo sul valore della nave, ma anche sull'intero patrimonio. Per questo, vi è stata tutta una discussione di carattere giuridico, e si è concluso che, in base al decreto-legge 1° novembre 1944, non si possa, per questo caso, a differenza di altri, avere la garanzia su tutto il patrimonio, ma solo sull'oggetto dell'operazione che si compie.

RIZZO, *Relatore*, chiede, dal momento che il provvedimento è stato concepito al fine di combattere la disoccupazione, quale sia la ripartizione regionale dei lavori da compiersi, e se vi sia la possibilità di una equa distribuzione, al fine di evitare che vengano avvantaggiate determinate regioni a danno di altre. Vi sono stati provvedimenti, proprio in materia di disoccupazione, come quello delle indennità di disoccupazione del Nord, che hanno causato preoccupazioni politiche notevolissime, ad esempio in Sicilia, dove da questa disparità di trattamento si è avvantaggiata la corrente nociva ai fini dell'unità nazionale. Occorre che ciò non si ripeta.

DONATI ribadisce il suo concetto già espresso a proposito dell'articolo 7, osservando che col conferire alla banca, una volta che il bene assoggettato ad ipoteca non sia sufficiente a coprire il credito, il diritto di agire direttamente verso lo Stato e non verso il debitore, si crea da un lato una condizione di sfavore per lo Stato e dall'altro non si facilita il credito.

CATENACCI chiede se non potrebbe lo Stato ribassare la percentuale dei sussidi, stabilendo il 30 invece del 40 per cento ed

assegnando il 10 per cento come premio di acceleramento dei lavori, così come si fece per terremoto del Vulture, appunto per incoraggiare le ricostruzioni.

BINOTTI chiede al Ministro se, in considerazione della gravità che ha assunto la disoccupazione nell'ambito marinaro (in Liguria soltanto vi sono da 15 a 20 mila unità che non si sa come collocare) sia per quel senso di collaborazione che si va stabilendo tra capitale e lavoro, sia anche per il fatto che a Genova specialmente si sono andate formando delle cooperative di elementi marinari, allo scopo precipuo di provvedere ai ricuperi, non sia opportuno stabilire che la preferenza in questi lavori venga data allo elemento marinaro e portuario disoccupato.

DE CATALDO osserva, a proposito del comma terzo dell'articolo 1, che estende i benefici anche alle navi o galleggianti dei quali il ricupero oppure la riparazione erano in corso alla data del 2 settembre 1943, ovvero siano stati iniziati dopo tale data ed ultimati o tuttora in corso di ultimazione, che la ragione dell'incoraggiamento verrebbe a mancare per coloro che di propria iniziativa hanno già ritenuto opportuno o conveniente iniziare o proseguire questi lavori. Data la natura del provvedimento, lo Stato potrebbe evitare di assumersi questo onere, anche se giusto in via di equità, perché il premio dato a questi armatori non avrebbe più il carattere di incoraggiamento.

SCERNI, *Relatore*, fa osservare che questi armatori hanno fatto dei debiti, hanno creduto di venire incontro alle esigenze nazionali. Se non si concedesse loro questo beneficio, vorrebbe dire che il solerte sarebbe punito e non si avrebbe alcun alleggerimento dei pesi che le condizioni di armistizio impongono alla nostra Marina mercantile. Nella gravissima situazione in cui questa si trova, sarebbe ingiusto che il solerte dovesse pagare due volte, avendo già una gestione senza compenso e un debito accollatosi.

FINOCCHIARO-APRILE, *Relatore*, prega il Ministro, quando risponderà in merito al criterio della distribuzione regionale, di dare, se può, qualche notizia circa i lavori nel cantiere di Palermo.

DE COURTEN, *Ministro della marina*, risponde che la distribuzione regionale è in relazione alla ubicazione dei porti, ove sono i relitti sul fondo del mare, e presso i quali porti si trovano i cantieri. Vi sono zone dove i ricuperi sono già stati fatti, o comunque iniziati, e zone dove i cantieri oggi non sono liberi. La Sicilia non ha can-

tieri liberi. La Sicilia aveva due grandi cantieri: uno era il cantiere di Palermo e l'altro lo Stabilimento di lavoro della Marina a Messina, che ora è assorbito completamente dagli inglesi. Il cantiere di Palermo è requisito dagli americani i quali hanno fatto di Palermo la loro base navale nel Mediterraneo. Più volte si è insistito perché fosse ridato il cantiere di Palermo ai suoi legittimi proprietari o almeno per ottenere che questi, per mezzo dei loro organi tecnici, possano andare a controllare lo stato del cantiere e suggerire le riparazioni necessarie, conoscendo bene l'attrezzatura locale. Finora gli americani non hanno permesso che neppure un dirigente del cantiere di Palermo vi mettesse piede. Quindi oggi la Sicilia praticamente non ha cantieri. Questa è la situazione dolorosa e triste, connessa con le condizioni di armistizio.

Quanto all'articolo 7, fa presente che esso è stato approvato dal Ministro del tesoro. Non avendo sufficiente conoscenza giuridica per poterne dare le spiegazioni necessarie prega il Consultore Corsi di dare lui qualche delucidazione sull'argomento.

CORSI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*, informa che il Ministero del tesoro ha ritenuto sufficiente questa forma di garanzia (che potrà anche essere estesa, se la Commissione lo ritiene opportuno) perché il contributo dello Stato si aggira su un massimo del 40 per cento.

DE COURTEN, *Ministro della marina*, fa infine notare che, sebbene si sia cercata la maggiore semplicità possibile, pure si è dovuto prevedere tanto la revisione semestrale dei prezzi, quanto il computo di spesa alla fine dei lavori, per determinare l'ammontare del compenso; anche se ciò fa prevedere un lavoro burocratico non indifferente, pure era necessario disporlo per ragioni di regolarità. Le difficoltà da superare sono state non poche; ma ora è indispensabile mettere in moto questo meccanismo, prima che i tempi peggiorino si da scoraggiare del tutto l'iniziativa privata e da rendere quindi il decreto inoperante.

Se lo Stato dovesse recuperare le 300 mila tonnellate di naviglio mercantile che si spera possano essere recuperate dai privati, dovrebbe spendere un miliardo e 900 milioni. Potrebbe recuperare un miliardo circa per rottami e si troverebbe ad avere speso 900 milioni senza alcuna utilità. Si pensi poi a

quel che sarebbe se si dovessero fare i lavori di rimessa in efficienza

Circa il problema delle cooperative, assicura di essersene occupato e preoccupato, dando disposizioni a tutti i centri marittimi e raccomandando di favorire il più possibile le cooperative di lavoratori. Bisogna però tener presente che queste cooperative, in generale animate da molta buona volontà, sono scarsamente dotate di mezzi di ricupero e non possono perciò assumere direttamente queste operazioni. Bisogna anche considerare che molti bacini sono spesso assorbiti dagli alleati. Ora si sta cercando di mettere in funzione i bacini della Spezia.

BINOTTI vorrebbe che almeno si facesse obbligo agli armatori di attingere la mano d'opera da queste organizzazioni operaie.

DE COURTEN, *Ministro della marina*, fa presente al Consultore De Cataldo che il comma 3° dell'articolo 1 si riferisce anche alle molte unità che sono state rimesse a galla per opera della Marina, ma di cui la messa in efficienza non è stata ancora fatta. Due sono le categorie che rientrano in questo comma: quella di coloro che hanno fatto i lavori di loro iniziativa, precorrendo i tempi e che avrebbero chiesto di essere risarciti, e quella di coloro per cui le opere di ricupero sono state fatte dalla Marina o dalle autorità alleate. È una clausola che in fondo serve a mettere quelli che hanno fatto le operazioni nel passato nelle stesse condizioni di quelli che dovrebbero farla oggi.

Conclude ammettendo che i provvedimenti che si prendono in questo momento non possono essere perfetti: essi devono rispondere a esigenze di ogni genere, sociali, economiche, politiche, ecc., che possono dar luogo a dissensi. Pensa però che nulla vi sia di meglio che cercare di dare un forte stimolo all'iniziativa privata, tenendo naturalmente presente il concetto che se questa iniziativa si sarà avvantaggiata eccessivamente, non mancheranno i mezzi per recuperare questo eccesso.

PRESIDENTE ringrazia il Ministro per le complete considerazioni colle quali ha illustrato il provvedimento, e rinvia la seduta a domani alle 16.

**La seduta termina alle 12,50.**

