

# CONSULTA NAZIONALE COMMISSIONI

## RICOSTRUZIONE, LAVORI PUBBLICI E COMUNICAZIONI

3.

### RESOCONTO SOMMARIO

DELLA SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 OTTOBRE 1945

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELI

#### INDICE

|  | <i>Pag.</i> |
|--|-------------|
| <b>Schema di provvedimento legislativo:</b>  |             |
| <b>Provvidenze per il recupero e la rimessa in efficienza delle navi sinistrate (N. 1) . . . . .</b>   | <b>15</b>   |
| <b>FINOCCHIARO APRILE, RIZZO, SCERNI, Relatori - PRESIDENTE - CATENACCI - COLASANTO - DONATI - LAVATELLI - PISCITELLI - REPOSSI - NASI - MANCINI PIETRO - BRENCI - DEL BELLO - DE CATALDO - BUSCHI - AMERIO.</b> |             |

**La seduta comincia alle 16.**

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

**Seguito della discussione dello schema di provvedimento legislativo: Provvidenze per il recupero e la rimessa in efficienza delle navi sinistrate (N. 1).**

PRESIDENTE avverte di aver ricevuto dal Consultore Vanoni, e passato ai relatori, una memoria che espone argomenti, in gran parte già svolti nella discussione, a favore dello schema di provvedimento legislativo.

Gli è pervenuta inoltre dal Commissario della Società Navigazione Italia, di Genova, una richiesta di estensione delle provvidenze

a navi sinistrate durante la fase di costruzione e di allestimento ed a quelle superiori alle 15 mila tonnellate.

Sulla prima parte della richiesta, il Ministro per la marina, da lui opportunamente interpellato, ha assicurato che, pur non potendosi prescindere, in mancanza di elementi circa l'incognita da superare, dall'iniziativa singola, terrà presente anche questi casi in provvedimenti futuri.

Quanto alle navi superiori alle 15 mila tonnellate, l'eventualità è contemplata nell'articolo 9, che prevede al riguardo ulteriori provvedimenti.

RIZZO, *Relatore*, a nome del Comitato dei relatori, nota che questo provvedimento trova la sua ragione nella necessità di iniziare con mezzi pronti ed idonei la parziale ricostituzione della Marina mercantile nazionale, così gravemente colpita dagli eventi di guerra e che oggi ha il tonnellaggio ridotto da tre milioni e mezzo a poco più di 400,000 tonnellate.

Tale diminuzione influisce notevolmente sulla bilancia commerciale e sull'impiego del personale marittimo.

Quanto alla bilancia commerciale, è noto che i noli marittimi costituiscono una delle principali fonti di valuta ed è perciò evidente l'urgenza di provvedere alla ricostituzione della Marina mercantile nazionale; ma tale ricostituzione, esclusa per ora la possibilità

di acquistare navi estere, non può avvenire se, non mediante nuove costruzioni ed in misura ridotta per la mancanza di materie prime e per gli altissimi costi.

Di fronte a questa difficilissima situazione il Governo ha considerato quanto beneficio deriverebbe dal recupero e dalla rimessa in efficienza delle navi sinistrate esistenti lungo le coste, tanto più che il ritardo può pregiudicare vieppiù il risultato di tali lavori.

Lo schema di provvedimento in esame è pertanto inteso ad incoraggiare l'iniziativa privata ad effettuare il ripristino delle navi predette, potendosi così rimettere in efficienza circa 300,000 tonnellate.

Questo ripristino assicurerebbe anche un sollecito impiego di maestranze marittime, ora disoccupate, e darebbe notevole lavoro per le riparazioni alle masse specializzate dei nostri cantieri. Il provvedimento ha quindi importanza economica e sociale.

È da tener presente che, ove non fosse facilitato, con il provvedimento in esame, il recupero delle navi affondate, una gran parte dei relitti resterebbe ad ingombrare i porti; e l'amministrazione, a parte il suo obbligo di restituire ai proprietari le navi requisite, dovrebbe sostenere per intero le gravi spese inerenti allo sgombero dei porti stessi, assolutamente indispensabile per il regolare funzionamento della navigazione.

Lo schema di provvedimento prevede all'uopo la concessione di un compenso di riparazione ripartito in quattro quote, relative alle spese di recupero, di riparazione dello scafo e dell'allestimento, di ripristino di corredi, dotazioni e pezzi di ricambio, e di riparazione dell'apparato motore e dei macchinari ausiliari. Tale compenso, calcolato secondo le tabelle annesse al provvedimento, è stato previsto sulla base di un terzo delle spese medie ai costi attuali, ma comunque, in base all'articolo 2 comma 4, non potrà in alcun caso superare il 40 per cento delle spese effettuate, e viene corrisposto soltanto ad operazioni felicemente compiute, restando a completo rischio dell'armatore l'esito del tentativo di recupero, nonché l'esecuzione delle riparazioni necessarie.

Su questo punto il relatore è personalmente di avviso che nell'ipotesi in cui il mercato dei noli ed il conseguente alto valore delle navi sul mercato internazionale consentissero notevoli benefici agli armatori, il compenso stesso dovrebbe essere, in parte od in tutto, restituito allo Stato.

Gli altri due relatori sono invece di opinione che, anche senza apposite disposizioni,

la finanza dello Stato sarà sempre in grado di reintegrarsi o di contenere i vantaggi degli armatori, promovendo, se del caso, successivi interventi legislativi.

Lo schema prevede poi la corresponsione di acconti, in rapporto allo stato di avanzamento dei lavori compiuti e, in applicazione del decreto 1° novembre 1944, n. 367, recante provvidenze per agevolare la ripresa economica della Nazione, la concessione di finanziamenti per le spese non coperte dal compenso di riparazione, mediante garanzia sussidiaria dello Stato con un contributo di interessi non superiore al 3 per cento.

Una norma del provvedimento tende a regolare definitivamente i rapporti tra proprietari di navi requisite ed amministrazione statale, dando a questa la facoltà di procedere alla requisizione per acquisto; per cui lo Stato viene ad esser liberato dall'obbligo di restituire la nave in efficienza, in conformità della legge di requisizione.

Esprimendo l'avviso che la Commissione possa dare parere favorevole sullo schema di provvedimento in esame, il relatore aggiunge che essa potrebbe convertire in emendamento la sua riserva circa l'opportunità di una disposizione intesa a reintegrare le finanze dello Stato nel caso che il prezzo delle navi si mantenesse elevato, e ritiene che si possa trovare una formula atta a garantire lo Stato, qualora agli armatori derivassero affari troppo vantaggiosi.

SCERNI, *Relatore*, considerato che le oscillazioni dei noli sono facilmente controllabili e che il concetto ispiratore del provvedimento è di incoraggiare l'iniziativa privata, non vorrebbe che questa perdesse di efficacia di fronte al sospetto che quanto si concede oggi dovrà essere restituito domani.

CATENACCI prospetta l'opportunità di estendere i benefici previsti dal decreto anche ai piccoli porti.

PRESIDENTE ritiene che solo il Ministro potrà rispondere in merito, tenuto anche presente l'esservi o meno nei piccoli porti sufficienti attrezzature.

COLASANTO ritiene che nella relazione si sarebbe dovuto rilevare, in vista di sviluppi futuri, che il sacrificio finanziario dello Stato corrisponde a fini urgenti ed altamente sociali. Perciò consiglia di stabilire, mediante un articolo aggiuntivo, che quando i proprietari non inizino, in termine relativamente breve, le operazioni di ricupero, lo Stato possa provvedere, direttamente o per mezzo di altre imprese, e come contropartita, che una certa

preferenza nei recuperi d'iniziativa dello Stato sia data alle imprese cooperative, molte delle quali (come la « Garibaldi ») posseggono personale specializzato.

PRESIDENTE invita il Consultore Colasanto a presentare una proposta scritta.

DONATI, pur dichiarandosi favorevole al provvedimento e convinto della sua urgenza, avverte che esso, accogliendo il principio di un premio di recupero, ne favorisce una generalizzazione alle altre attività industriali danneggiate dalla guerra, che implicherebbe gravissimi oneri per lo Stato. Infatti, pure riferendosi alle spiegazioni date in argomento dal Ministro per la marina, sostiene che, per quanto diversa sia la situazione giuridica rispetto agli altri casi di danni di guerra per effetto del rapporto di requisizione delle navi, si è sempre nel vasto quadro delle concessioni di risarcimenti dei danni di guerra, con le quali lo Stato incoraggia l'iniziativa privata, e segnala l'analogia tra la rimessa in efficienza delle navi e la ricostruzione delle case di civile abitazione, soprattutto degli stabilimenti industriali che siano stati requisiti dallo Stato e adibiti a scopi bellici con la conseguenza di sottoporli a maggiori pericoli di guerra; casi nei quali appunto il provvedimento in esame può costituire un precedente a vantaggio di altre attività industriali.

Nota che, se per le case di abitazione civile venisse adottato il criterio di prescindere dal risarcimento del danno e di concedere un contributo di ricostruzione pari al 30 o 33 per cento del valore, si verrebbe a favorire il proprietario che intenda ricostruire e quindi a rimettere in funzione un'attività nell'interesse anche della Nazione, di contro al proprietario inerte che lasci la propria costruzione distrutta, o sfrutti soltanto il terreno che rimane. Perciò, visto che la legge sul risarcimento dei danni di guerra marittimi non ha avuto effettiva applicazione, chiede se non sia opportuno affermare il principio generale della concessione del contributo di ricostruzione, senza corrispondere risarcimenti dei danni di guerra, stabilendo che il contributo sia dato ai proprietari che provvedano al recupero e alla rimessa in efficienza delle navi sinistrate e non a coloro che rimangano inerti, emanando pure un provvedimento generale che sostituisca il risarcimento puro e semplice con il contributo alla ricostruzione.

Allo scopo poi di evitare il sorgere di una borsa nera in materia di ricostruzioni, in quanto i proprietari di navi potrebbero

vendere il relitto ad altri più intraprendenti per un prezzo superiore al premio di recupero, crede opportuna, se non l'obbligatorietà del recupero, per lo meno la requisizione di diritto da parte dello Stato, in caso di inattività del proprietario, affidando i lavori di recupero ad altra impresa.

LAVATELLI dichiara di esser contrario alla legge, nella forma in cui è stata presentata, e di non condividere le osservazioni svolte dai relatori. Non è inoltre soddisfatto delle spiegazioni date dal Ministro per la marina.

Afferma l'obbligatorietà del recupero, da lui chiesta per una questione di principio, in quanto che, nell'attuale fase di ricostruzione, non crede opportuno formare categorie privilegiate, quali risulterebbero da una legge di questo genere, per cui lo Stato toglie delle somme ad una parte dei cittadini per darle ad altri. Teme infatti che questo precedente possa essere invocato per altre importanti attività che avranno bisogno dell'aiuto dello Stato, e quindi ravvisa meglio che questi provvedimenti, anziché essere presentati alla spicciolata, assumano un carattere generale in base ad un esame della situazione delle industrie, la quale consentirebbe un'equa ripartizione dei contributi statali, mentre ora non è considerato che un aspetto della questione.

Parlando a nome del Partito d'Azione, tiene ad affermare che oggi esistono soltanto doveri e non diritti e quindi non si deve consentire che gli incoraggiamenti dello Stato si risolvano a vantaggio di determinate categorie. Riconferma infine la necessità di rendere obbligatorio il recupero, affinché la nostra Marina mercantile possa tornare in possesso del tonnellaggio occorrente al fabbisogno del Paese, osservando che se, invece, secondo il criterio del Consultore Rizzo, venisse fissata la somma senza stabilire l'obbligo, molti non eseguirebbero i recuperi, oppure si andrebbe alla borsa nera dei relitti.

Richiama, infine, l'attenzione sulle tabelle che stabiliscono prezzi sui quali manca il controllo, ritenendo che il criterio della anticipazione sia molto più giusto, perché, data la variabilità delle cifre, il Governo potrà regolarsi secondo i bisogni.

PISCITELLI riconosce che i punti fondamentali del provvedimento sono la necessità di sgombrare i porti dai relitti e l'opportunità di dar lavoro alle maestranze. Ma ritiene che, dato il diverso valore dei relitti, qualora il recupero sia antieconomico

per i proprietari, debba intervenire lo Stato. Vuol quindi togliere quell'alea che circonda il provvedimento, perché fare un trattamento eguale a tutti coloro che si accingono ai recuperi importerebbe convenienza per gli uni e pessimi affari per gli altri. Supposto che sia possibile constatare la condizione effettiva dei relitti, riterrebbe meglio, anziché lasciare il contributo per tonnellata, riferirsi alla percentuale della spesa, con un concorso dello Stato nella misura del 30, o del 40 per cento.

Inoltre, lo Stato dovrebbe mettere il recupero ad asta di ribasso, potendovi allora essere chi abbia la convenienza di fare il recupero anche al 5-10 per cento, senza nessuna percentuale di concorso statale. Non vede poi, dati gli scopi principali del provvedimento, quale ragione abbia il 2° capoverso dell'articolo 1°, che estende i benefici anche alle navi per cui sia stato iniziato o in corso di ultimazione il recupero, ed è d'opinione che non si debbano dare premi a nessuno, in questi tempi di preoccupazione per le finanze dello Stato.

Pensa perciò che in Italia si debba escludere ogni criterio di proteggere le industrie, ciò che egli ritiene un dannoso errore economico.

Reputa invece utilissimo il concorso dello Stato nel finanziamento (anche perché convoglierà verso la ricostruzione molta parte della circolazione cartacea) modificando tuttavia il pagamento degli interessi, ossia stabilendolo in misura decrescente: 4 per cento nel primo anno, 3 per cento nel secondo, 2 per cento nel terzo, per stimolare l'armatore a restituire la nave al più presto possibile.

REPOSSI osserva che la riserva espressa dal Consultore Rizzo collima col pensiero del Ministro delle finanze, il quale sosteneva appunto che gli eventuali utili fossero devoluti allo Stato.

Crede però opportuno fissare un termine per l'inizio dei lavori.

NASI domanda, in seguito alla dichiarazione del Ministro della marina che la Sicilia non potrà usufruire del provvedimento in esame, perché i suoi cantieri sono ora occupati dagli Alleati, se non sia il caso di accantonare una parte della somma per i lavori che si dovranno fare in Sicilia al cessare della presente situazione.

RIZZO, *Relatore*, si associa.

PISCITELLI avverte la necessità di fare presto e di eseguire i lavori dove è possibile.

PRESIDENTE stimando opportuno vedere se altre regioni si trovino nelle condizioni della Sicilia coi porti occupati dagli Alleati, ritiene che l'eccezione sia da formulare in senso più generale.

MANCINI PIETRO si dichiara non favorevole al provvedimento, in quanto rispecchia principi di indole sociale e politica che servono spesso a mascherare interessi privati, con danno dello Stato, poiché il dare sussidi a tutti coloro che devono ricostruire impegnano eccessivamente la pubblica finanza.

Ricorda che, essendo Ministro dei lavori pubblici, ebbe occasione di calcolare in mille miliardi il costo della ricostruzione in Italia.

Quindi, per non stabilire una condizione privilegiata per i proprietari che poi determinerebbero il mercato nero, vorrebbe, quando non si esprimesse parere sfavorevole al provvedimento, che fossero accolti tutti gli emendamenti intesi a modificare tale condizione di privilegio. Contrario alle sovvenzioni industriali, deprecava pure egemonie che tornino a svantaggio delle regioni meridionali, le quali hanno piccoli porti non attrezzati; e crede utile contemperare le esigenze degli industriali del Nord con quelle della mano d'opera del Sud.

BRENCI osserva che gli industriali della Lombardia e del Piemonte non hanno nessun interesse a questo provvedimento, mentre però è necessario che la Marina mercantile italiana aumenti la sua flotta. Riferendosi poi alle deficienti condizioni dei trasporti fra la Sardegna ed il Continente, avverte che l'acceleramento del recupero delle navi porterà a quell'isola, che pure è considerata una parte dell'Italia meridionale, una facilitazione di vita.

DEL BELLO riconosciuta la necessità di sgomberare i porti, come quello di Genova, ove sono 200 natanti affondati che impediscono di accostarsi alle banchine, ritiene superfluo discutere sui principi informativi del provvedimento e sulle sue ripercussioni. Quindi, a parte la formulazione dei singoli articoli, crede che sul provvedimento si debba emettere parere favorevole.

COLASANTO si associa al Consultore Del Bello e prospetta l'opportunità di taluni emendamenti: anzitutto stabilire un termine di sei mesi per iniziare i lavori, dopo il quale lo Stato possa requisire, calcolando ai prezzi del 1939 tanto i relitti che le merci giacenti al fondo e che possono essere recuperabili. Ritiene peraltro che lo Stato possa agire anche per mezzo di imprese, non possedendo

le attrezzature necessarie, salvo che gli Alleati non le forniscano.

Per le giornate lavorative si dovrebbe, di massima, stabilire che le riparazioni fossero fatte nei porti in cui giacciono i relitti.

PRESIDENTE osserva che non sembra opportuno fare questione di regionalismi, trovandosi i relitti in varie parti d'Italia. Invita il Consultore Colasanto a presentare una proposta scritta.

DE CATALDO dice pericoloso il principio informatore del provvedimento, anche per la mancanza di relazione fra i danni di guerra e il contributo che lo Stato si dovrebbe addossare. Poiché l'armatore ha ceduto la nave con un contratto di requisizione, ricevendo un compenso, ed è stato previsto il caso di sinistro, lo Stato, che si è così cautelato, non ha che da pagare il premio di acquisto, qualora intenda di eseguire direttamente il recupero. Invece, col provvedimento in esame non si fronteggia il danno di guerra, che non esiste, essendo il natante già di proprietà dello Stato, ma si rimette l'armatore in possesso del natante, chiamando lo Stato a contribuire, non già in proporzione del danno di guerra, ma addirittura in base alla svalutazione della lira, col rivalutare il capitale che l'armatore aveva ceduto allo Stato. Questo principio è molto pericoloso, poiché potrebbe estendersi ad altri campi.

Al riguardo fa poi un confronto coi portatori dei Buoni del Tesoro, che, a maggior ragione, avrebbero il diritto di chiedere allo Stato la restituzione del valore reale del denaro dato in epoche precedenti. Crede peraltro necessario provvedere ai recuperi, sia per sgomberare i porti, sia per ricostituire la flotta mercantile. Fa il caso di una nave di mille tonnellate, per la quale se, al momento del sinistro valeva circa 150 dollari la tonnellata, col dollaro a 25 lire, lo Stato dovrebbe pagare 3 milioni e 750 mila lire, assumendo l'onere del recupero. È stato preventivato un complesso di sette miliardi per il recupero di 300 mila tonnellate; per cui il recupero di ogni tonnellata costa 23 mila lire, e per una nave di mille tonnellate occorrono 23 milioni. Lo Stato, perciò, spenderebbe in complesso circa 27 milioni, ricavandone il valore attuale del natante, che è legato ai noli; ossia, poiché l'America offre 100 dollari, a 200 lire, lo Stato potrebbe ricavare circa 20 milioni, subendo così per il recupero una perdita di 7 milioni.

L'armatore, invece, secondo il provvedimento, comincia col prendere la somma di 3 milioni e 750 mila lire; poi il 40 per

cento della spesa di recupero, cioè 10 milioni; in tutto 13 milioni e 750 mila lire. Percepisce inoltre gli interessi decrescenti per quattro anni nella misura del 3 per cento ed in totale un milione di interessi sulla somma per la quale lo Stato accorderebbe il sussidio. In complesso l'armatore riceve circa 15 milioni. Ma egli prende il 40 per cento sulla spesa documentata, ed è noto che cosa significhi documentazione di spesa. Nella maggior parte dei casi, e tenuto conto della inefficienza dei controlli, si corre il rischio che lo Stato venga a spendere non il 40 per cento dell'effettivo costo del recupero, ma addirittura il cento per cento. In ogni caso l'armatore riuscirà a farsi pagare la maggior parte della spesa, riavendo così la nave quasi gratuitamente.

In pratica si verificano questi due estremi: se lo Stato fa il lavoro, perde 7 milioni, se lo fa l'armatore, questi ha la nave gratuitamente, o quasi; quindi il limite massimo per un contributo dello Stato dovrebbe essere di 7 milioni, ossia 7 mila lire per tonnellata.

Ulteriori somme invece dovrebbero essere date sotto forma di anticipazione, a carico dell'armatore, cosicché questi è interessato a far presto, spende poco, restituisce in un certo numero di anni la somma anticipata e non si arriva al 40 per cento, rimanendo nei limiti dell'effettiva spesa che lo Stato può raggiungere in perdita.

PRESIDENTE avverte che si tratta di modifiche essenziali, che eventualmente bisognerebbe concretare.

DE CATALDO consente e modificherebbe il contributo a fondo perduto, limitandolo al 15 per cento.

PISCITELLI riconosce che la libertà di eseguire il recupero è il vero modo di stimolare l'iniziativa privata. Non crede che si debba parlare di protezione dell'ex proprietario della nave, il quale, avendo ricevuto il compenso di requisizione, può riconquistare la disponibilità del relitto, pagando il 15 per cento dell'indennità. Lo Stato potrà disporre liberamente dei relitti, mettendoli a disposizione di chiunque ed offrendo il 40 per cento dell'intera spesa da mettersi all'asta. Ciascuno valuterà il caso specifico e offrirà il ribasso che crede sul 40 per cento, ottenendosi così la minore spesa possibile.

PRESIDENTE lo invita a proporre un emendamento.

FINOCCHIARO APRILE, *Relatore*, si conferma favorevole all'accoglimento dello schema ministeriale, per le considerazioni svolte nella relazione. Deve peraltro porre

in rilievo che da molti si osserva che in confronto con gli altri sinistrati di guerra il sinistrato marittimo viene posto in condizioni di poter fruire di due ordini di compensi: l'indennità di perdita ed il compenso di recupero, e che a nessun'altra classe di sinistrati è data questa doppia misura di compensi. Ciò può giustificarsi tenendo presente che il compenso di perdita è assegnato dalle leggi che regolano la requisizione del naviglio mercantile. La nave requisita dallo Stato non è più a disposizione del proprietario, che nulla può operare per la sua salvezza, e la sua perdita è conseguenza dell'uso che di essa venne fatto per superiori fini nazionali. D'altra parte va ricordato che il compenso di perdita non è posto a disposizione del proprietario della nave perduta, ma è accantonato perché egli possa impiegarlo in nuove costruzioni navali.

Comunque, dato ora l'urgente bisogno di rimettere a galla ed in esercizio i relitti marittimi, per i motivi esposti dal Ministro per la marina e specialmente per ravvivare i traffici e impiegare la mano d'opera (a proposito della quale, pur considerando l'interesse generale, avverte che il Mezzogiorno non ne è avvantaggiato), domanda se è veramente giusto affermare che nessuna classe di sinistrati, o nessun'altra industria, goda di un aiuto statale così rilevante. Basta in proposito osservare che il compenso di recupero viene liquidato solo dopo l'entrata in servizio delle navi o galleggianti recuperati, mentre restano a totale carico dei proprietari gli oneri di eventuali tentativi infruttuosi.

Ricorda che l'industria dei trasporti marittimi è stata sempre esercitata in regime di sovvenzione, perché lo Stato ha sempre riconosciuto la necessità di aiutare la bandiera nazionale, per evidenti ragioni di carattere valutario. Ora il progetto in esame propone in sostanza un tipo di sovvenzione in condizioni di emergenza, poiché il tonnello è ridotto da tre milioni e mezzo di tonnellate a sole 400 mila e, come il Ministro per la marina ha detto, la forma più economica è quella di attuare nel minor tempo possibile il rigalleggiamento dei relitti, stimolando l'interesse privato.

Da indagini effettuate risultano recuperabili navi o galleggianti per una stazza lorda di 275,000 tonnellate e la spesa complessiva di recupero è approssimativamente preventivata in una cifra compresa fra 5 e 7 miliardi. Di detto onere, circa un terzo sarebbe sostenuto dallo Stato, mentre il resto andrebbe a carico dei proprietari sinistrati. Va poi tenuto

presente che le navi recuperate con l'aiuto finanziario dello Stato non diventano, *ipso facto* di libera disponibilità degli armatori, ma tornano a disposizione dello Stato, che deve nel momento attuale provvedere a tutti i trasporti marittimi.

Non si può fare, dal punto di vista nazionale, la stessa impostazione di interesse fra una casa che deve risorgere ed una nave che deve rigalleggiare e che serve in modo preminente agli interessi di tutta la Nazione.

Dichiara quindi, pure aderendo a tutti gli emendamenti che possano migliorare il provvedimento nell'interesse dello Stato, di essere convinto della necessità di rimettere in efficienza la Marina mercantile e quindi di accogliere il provvedimento senza eccessive modificazioni che ne ritarderebbero l'efficacia.

DE CATALDO, sulla proposta del Consultore Piscitelli, fa notare che la possibilità dell'asta si presenta solo dopo che il relitto sia stato rimesso a galla, altrimenti si ignora in quali condizioni si trovi e nessuno può intervenire all'asta con conoscenza di causa. Inoltre, essendo il relitto rapidamente deteriorabile, una volta rimesso a galla bisognerebbe che le formalità di asta fossero espletate in pochissimi giorni; donde ravvisa una difficoltà di applicazione pratica.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione ed invita la Commissione a passare agli ordini del giorno.

Il primo è quello del Consultore Lavatelli, tendente a respingere il provvedimento. Ne dà lettura

« I Consultori sottonotati domandano al Ministro per la marina:

1°) che sia reso obbligatorio il recupero delle navi sinistrate trovantisi in particolari condizioni da stabilirsi da parte del Ministro stesso;

2°) che lo Stato assicuri proporzionate anticipazioni garantibili mediante ipoteca sulla nave. Qualora le spese di recupero superino il valore commerciale della nave recuperata, la differenza, fatti i dovuti controlli, potrà essere assunta dallo Stato

Si respinge pertanto la proposta di legge nella forma attuale, demandandosi al Ministro un nuovo schema di decreto sulle basi sopra indicate ».

L'ordine del giorno è firmato anche dai Consultori Ferrari, Gerardi e Repossi.

Osserva che l'ordine del giorno consta di due parti che ammetterebbero il provvedimento chiedendone solo la modifica in due punti.

LAVATELLI avverte che si tratta di due punti sostanziali.

PRESIDENTE ammette l'essenzialità del primo punto, che tuttavia riguarda sempre una modalità della legge, chiedendo che il recupero, invece di essere facoltativo, sia obbligatorio. Ma è già stato rilevato che il proprietario non può essere obbligato, non essendo più tale, dopo che lo Stato ha requisito il relitto.

LAVATELLI ritiene invece che il proprietario debba considerarsi mobilitato e che debba eseguire il recupero, anche se non ne ha la convenienza.

PRESIDENTE pensa che giuridicamente lo Stato non possa obbligare un proprietario quando non è più tale.

LAVATELLI, sostenendo il principio dell'anticipazione, è d'avviso che lo schema debba essere rifatto su tale forma giuridica.

PRESIDENTE ritiene che si debba votare l'ordine del giorno Lavatelli così come è stato presentato, salvo votarlo per ciascuna delle due parti, se ciò fosse richiesto. Nessuno chiedendo di parlare, mette ai voti l'ordine del giorno.

(Non è approvato)

RIZZO, *Relatore*, comunica che la sua riserva circa la restituzione allo Stato dei maggiori profitti degli armatori è stata accolta anche dagli altri due relatori e che quindi la relazione s'intende modificata in conformità.

FINOCCHIARO APRILE, *Relatore*, dichiara che, dopo le osservazioni fatte dai vari Consulitori, il Comitato dei relatori si è accordato per modificare la relazione in questo senso

« Si esprime l'avviso che nell'ipotesi in cui il mercato dei noli e il conseguente alto valore delle navi sul mercato internazionale consentisse notevoli benefici, il compenso dovrebbe essere in parte o in tutto restituito allo Stato ».

PRESIDENTE rileva l'intendimento della Commissione di esprimere voto favorevole cogli emendamenti del caso.

BUSCHI ritiene necessario stabilire un termine anche per l'inizio dei lavori, ed esprime il voto che qualora siano eseguiti dallo Stato, vengano affidati di preferenza alla Cooperativa « Garibaldi ».

PRESIDENTE osserva che questa proposta può presentarsi come raccomandazione, esulando dalle disposizioni contenute nel provvedimento.

Dopo approvato il parere favorevole sul provvedimento, la Commissione potrà espre-

mere quei voti e quelle raccomandazioni che crederà opportuni.

Propone intanto il seguente ordine del giorno:

« La Commissione, ritenuto che lo schema di provvedimento legislativo presentato dal Ministro per la marina e da quello per la Consulta, per provvidenze relative al recupero ed alla rimessa in efficienza di navi sinistrate, è stato determinato dalla necessità in cui si trova il Paese di iniziare la ricostruzione della Marina mercantile, così duramente colpita dagli eventi bellici, e di rendere liberi al traffico i porti italiani,

che esso rientra nel piano stabilito dal Governo per la rinascita nazionale e facilita l'inizio di lavori necessari ed impellenti, destinati ad agevolare l'iniziativa privata e ad eliminare la disoccupazione, particolarmente grave, di numerose maestranze marittime;

sentite le dichiarazioni del Ministro della marina e il riferimento dei relatori Finocchiaro Aprile, Rizzo e Scerni, esaminate e discusse le singole provvidenze, esprime parere favorevole al provvedimento in esame ».

Dà inoltre lettura del seguente emendamento presentato dai relatori:

« All'articolo 4 si aggiunga:

« Ove il mercato dei noli ed il conseguente alto valore delle navi sul mercato internazionale consentano, entro tre anni dall'entrata in vigore della legge, notevoli benefici a coloro che hanno recuperato le navi, il compenso ottenuto a norma dell'articolo 2 dovrà essere, in tutto o in parte, restituito allo Stato ».

DEL BELLO osserva che, se è giusto non estendere i benefici del provvedimento a coloro che hanno già effettuato il recupero, in quanto se lo hanno fatto ne avevano il vantaggio, è pericoloso dar vita al timore di una restituzione di indebito arricchimento per quegli armatori che inizino le operazioni di recupero, incoraggiati dai benefici previsti. È pertanto contrario alla fissazione del termine dei tre anni.

PISCITELLI si associa, nella considerazione che lo scopo principale del provvedimento è quello che l'iniziativa privata sgomberi nel minor tempo possibile i porti dai relitti

PRESIDENTE fa notare che la Commissione, per esprimere parere favorevole, può presentare un ordine del giorno in cui, conformemente a quanto hanno concluso i rela-

tori, si chiedi al Governo di introdurre nel provvedimento il nuovo criterio che lo Stato possa recuperare una parte dell'eventuale superguadagno realizzato dall'armatore.

Mette ai voti l'emendamento già letto.

(È approvato).

Dà lettura del seguente ordine del giorno presentato dal Consultore Piscitelli:

« Considerato che scopo della legge è quello di liberare i porti dai relitti ed insieme concorrere al rimedio per la disoccupazione, e che tale scopo si vuole conseguire stimolando l'iniziativa privata,

« ritenuto che in tale senso ed in tali limiti (esclusa ogni intenzione di sovvenzioni ai costruttori ed armatori) il provvedimento è necessario,

opina

che il progetto merita parere di massima favorevole, ma occorrerebbe modificarlo come segue.

« Sostituire ai compensi di tabella un globale concorso percentuale sulle spese effettive (criterio già fermato nel quarto comma dell'articolo 2) e possibilmente determinare le percentuali in caso di pubblica gara al ribasso, fra chiunque voglia assumere il recupero di ciascun relitto, movendo dalla base del 40 per cento,

stabilire soltanto un diritto di preferenza a parità di condizioni a favore del proprietario della nave affondata,

escludere sempre dal beneficio i casi previsti nel comma 3° dell'articolo 1,

fissare in misura annualmente decrescente il contributo di interessi, di cui il comma 3° dell'articolo 5 (primo anno 4 per cento, secondo anno 3 per cento, terzo anno 2 per cento) »

Pone ai voti questo ordine del giorno che il proponente consentirebbe a trasformare in semplice raccomandazione

(Non è approvato)

Comunica che il Consultore Colasanto ha concretato le sue osservazioni in una proposta di raccomandazione così concepita:

« Alla fine dell'articolo 1 aggiungere:

« Ne sono anche esclusi coloro che comunque frustrino gli scopi sociali del presente decreto-legge ».

Fra l'articolo 11 ed il 12 intercalare i seguenti altri.

ART 11-bis.

« Nel caso che i proprietari delle navi o dei natanti di qualsiasi genere non inizino

entro tre mesi e non conducano alacramente a termine il recupero ed il ripristino, il Ministero della marina può requisire i relitti, e provvedere, direttamente od a mezzo di imprese private o cooperative, alla loro messa in efficienza.

« I relitti requisiti si valuteranno in base allo stato attuale ed ai prezzi del 1° gennaio 1939.

« Le disposizioni del presente articolo si applicano anche a tutte le merci comunque affondate nelle aree dei porti »

ART. 11-ter.

« I lavori di ripristino dei relitti rimessi a galla devono eseguirsi nelle stesse località ove attualmente giacciono, salvo eccezioni autorizzate dal Ministero della marina, sentiti gli interessati e le organizzazioni sindacali ».

BUSCHI riconosce molto utile stabilire una data per l'inizio dei lavori e quindi concorda nella proposta dei tre mesi formulata dal Consultore Colasanto.

PRESIDENTE mette ai voti la proposta del Consultore Colasanto.

(Non è approvata).

PRESIDENTE crede che non si debba esagerare troppo parlando di prezzi, perché mancano gli elementi per stabilire, tenuto conto che i prezzi del 1939 erano molto diversi da quelli di oggi e da quelli che potranno essere domani.

COLASANTO è d'avviso che in ogni modo la ditta possa esser costretta a fare il recupero.

SCERNI, *Relatore*, non ritiene opportuno fissare termini inderogabili a base di mesi, dovendosi tener conto delle esigenze stagionali.

COLASANTO avverte che si tratta dell'inizio dei lavori, che si fa a terra.

PRESIDENTE crede che queste considerazioni possano formare oggetto di raccomandazione.

AMERIO, d'accordo sulla raccomandazione di stabilire un termine all'inizio dei lavori, ritiene che questi si debbano dare non soltanto alla Cooperativa Garibaldi, ma, a tutte le cooperative appositamente attrezzate.

DE CATALDO osserva che se entro un certo termine il proprietario non dichiara di voler fare il recupero, s'intenderà che ha rinunciato e lo Stato procederà a norma di legge.

RIZZO, *Relatore*, è favorevole alla fissazione di un termine

DEL BELLO si associa.

RIZZO, *Relatore*, d'accordo col Consultore Colasanto e cogli altri due relatori, pro-

pone il seguente emendamento aggiuntivo all'articolo 1.

« I proprietari che intendano avvalersi delle facoltà e provvidenze concesse dal presente decreto, devono, a pena di decadenza, farne dichiarazione scritta, entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto stesso, al competente Ministero della marina, impegnandosi ad iniziare i lavori di recupero e riparazione entro i tre mesi successivi. Scaduti infruttuosamente detti termini, il Ministero potrà provvedere altrimenti all'utilizzazione del relitto, sul quale il proprietario perderà ogni eventuale diritto »

PRESIDENTE lo mette ai voti.  
(È approvato).

Comunica il seguente emendamento aggiuntivo all'articolo 1, presentato dal Consultore Buschi

« Nel caso in cui il recupero ed il ripristino non vengano effettuati da parte del proprietario del natante, e vengano invece eseguiti, direttamente o indirettamente, dallo Stato, la nave ricostruita dovrà essere ceduta, o concessa in gestione, di preferenza a cooperative attrezzate ».

Lo mette ai voti come raccomandazione.  
(È approvato).

NASI, RIZZO, FINOCCHIARO APRILE propongono il seguente voto

« La Commissione, dato che del provvedimento non possono beneficiare né la Sicilia né altre regioni, ove i cantieri ivi esistenti sono occupati a tempo indeterminato dagli Alleati,

esprime il voto che — previo censimento dei recuperi da eseguirsi — sia accantonata sulla somma stanziata nel decreto quella necessaria per i recuperi da eseguirsi nelle regioni predette, o che siano date, mediante stanziamenti dello Stato, altre particolari possibilità di lavoro alle maestranze disoccupate in quelle regioni »

AMERIO osserva che il concetto non trova riscontro nelle disposizioni del provvedimento.

RIZZO, *Relatore*, lo giudica opportuno per ristabilire una parità di trattamento fra i cantieri e perché alcuni di essi oggi non possono lavorare, essendo occupati dagli Alleati; mentre gli operai devono vivere, anche se il cantiere è occupato.

AMERIO informa che una Commissione composta dai rappresentanti della Confede-

razione Generale del Lavoro e dai Ministri competenti sta per decidere in merito al Mezzogiorno, anche per stabilire altri lavori.

PRESIDENTE pone ai voti la proposta,  
(È approvata).

Si compiace coi colleghi di essere uscito fuor del pelago alla riva, dopo una discussione, sia pure complessa e diffusa, condotta con spirito fecondo e terminata con animo concorde e conclusivo; il che riesce di buon auspicio per l'opera intrapresa dalla Commissione, che a buon diritto può ritenersi quella della rinascita nazionale.

Dà infine lettura del testo definitivo del parere da trasmettersi al Ministro della Consulta:

« La Commissione

ritenuto che il provvedimento legislativo presentato dal Ministro della marina e da quello della Consulta per provvidenze relative al recupero ed alla rimessa in efficienza di navi sinistrate, è stato determinato dalla necessità in cui si trova il Paese di iniziare la ricostituzione della Marina mercantile, così duramente colpita dagli eventi bellici, e di rendere liberi al traffico i porti italiani;

che esso rientra nel piano stabilito dal Governo per la rinascita nazionale e facilita l'inizio di lavori necessari ed impellenti, destinati ad agevolare l'iniziativa privata e ad eliminare la disoccupazione particolarmente grave di numerose maestranze marittime;

sentite le dichiarazioni del Ministro della marina e la relazione dei relatori Finocchiaro Aprile, Rizzo e Scèrni, esaminate e discusse le singole provvidenze;

1°) esprime parere favorevole al provvedimento in esame;

2°) propone, a norma dell'articolo 24 del Decreto Luogotenenziale 31 agosto 1945, i seguenti emendamenti

« All'articolo 1 si aggiunga

« I proprietari che intendano avvalersi delle disposizioni stabilite dalla presente legge devono farne dichiarazione scritta, entro sei mesi dall'entrata in vigore di essa, al Ministero della marina, impegnandosi ad iniziare i lavori di recupero e riparazione entro i tre mesi successivi. Scaduti infruttuosamente detti termini, il Ministero potrà provvedere altrimenti alla utilizzazione del relitto, sul quale il proprietario perderà ogni eventuale diritto »

« All'articolo 4, si aggiunga »

« Ove il mercato dei noli ed il conseguente alto valore delle navi sul mercato internazionale consentano, entro tre anni dall'entrata in vigore della legge, notevoli benefici a coloro che hanno recuperato le navi, il compenso ottenuto a norma dell'articolo 2 dovrà essere, in tutto o in parte, restituito allo Stato »

3°) Presenta come raccomandazione il seguente articolo aggiuntivo all'articolo 1:

« Nel caso in cui il recupero ed il ripristino non vengano effettuati da parte del proprietario del natante e vengano invece eseguiti, direttamente o indirettamente, dallo Stato, la nave ricostruita dovrà essere ceduta o concessa in gestione, di preferenza a cooperative attrezzate ».

4°) Ed infine ha emesso il seguente voto

« La Commissione, dato che del provvedimento legislativo non possono beneficiare la Sicilia ed altre regioni, che hanno i cantieri occupati a tempo indeterminato dagli Alleati, fa voto che, previo censimento dei recuperi da eseguirsi, sia accantonata, sulla somma stanziata nella legge proposta, quella necessaria per i recuperi da eseguirsi nelle regioni predette, o che siano date, mediante stanziamenti dello Stato, altre particolari possibilità di lavoro alle maestranze disoccupate in quelle regioni »

*(È approvato)*

**La seduta termina alle 18,40.**