

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

447^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 18 LUGLIO 1961

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,
indi del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI.

INDICE

Congedi	Pag. 20703	Trasmissione	20703
Disegni di legge:		« Riordinamento dei servizi marittimi di pre-	
Annunzio di presentazione	20703	minente interesse nazionale » (1179) e « Eser-	
Deferimento alla deliberazione di Commissioni		cizio di servizi postali e commerciali marit-	
permanenti	20704	timi di carattere locale » (1541), <i>d'iniziativa</i>	
Deferimento all'esame di Commissioni perma-		<i>del senatore Corbellini</i> (Seguito della discus-	
nenti	20704	sione) :	
Presentazione	20731	BANFI	20715
Presentazione di relazione	20705	CROLLALANZA	20721
Richiesta e approvazione di procedura urgen-		JERVOLINO, <i>Ministro della marina mercantile</i>	20705
tissima per i disegni di legge nn. 1644, 1645		ZUCCA	20706
e 1646:	20705		
Richiesta di parere di Commissione perma-		Regolamento parlamentare per i proce-	
nente	20704	dimenti di accusa (Doc. 82):	
		Annunzio di presentazione	20705

Presidenza del Presidente MERZAGORA

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale della seduta del 14 luglio.

C A R E L L I . Segretario, dà lettura del processo verbale.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Congedi

P R E S I D E N T E . Hanno chiesto congedo i senatori: Berlingieri per giorni 4, Chabod per giorni 4, Latini per giorni 1.

Non essendovi osservazioni, questi congedi si intendono concessi.

Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Disposizioni in materia di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto in concessione e miglioramenti per alcune categorie di pensioni del Fondo istituito con l'articolo 8 del regio decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2311 » (1376-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati);

« Modificazioni allo stato giuridico e all'ordinamento della carriera dei segretari comunali e provinciali » (1643);

« Conversione in legge del decreto-legge 22 giugno 1961, n. 505, concernente la proroga fino al 30 giugno 1962 della efficacia del

decreto-legge 20 maggio 1955, n. 403, convertito nella legge 1° luglio 1955, n. 551, e successivamente modificato, relativo alla concessione di aliquote ridotte dell'imposta di fabbricazione e della sovrimposta di confine per il "jet-fuel JP4" ed il "cherosene" destinati all'Amministrazione della difesa » (1644);

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 1961, n. 510, recante modificazioni al regime fiscale degli oli di semi » (1645);

« Conversione in legge del decreto-legge 7 luglio 1961, n. 539, concernente proroga di termine in materia di tasse sulle concessioni governative » (1646);

« Contributo dello Stato ai Comuni per la costruzione e il miglioramento degli impianti elettrici » (1647), di iniziativa del deputato Alessandrini;

« Istituzione di una quarta e una quinta Sezione speciale per i giudizi sui ricorsi in materia di pensioni di guerra ed altre disposizioni relative alla Corte dei conti » (1649).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa:

dei senatori Paratore, Angelini Armando, Franza, Gava, Lussu, Magliano, Molè, Riccio, Schiavone e Terracini:

« Norme sui procedimenti e giudizi di accusa » (1642).

Comunico inoltre che è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro di grazia e giustizia:

« Organizzazione e funzionamento dello Ispettorato generale presso il Ministero di grazia e giustizia » (1648).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti ed assegnati alle Commissioni competenti.

Annunzio di deferimento di disegni di legge alla deliberazione di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge alla deliberazione:

della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Riordinamento dei ruoli del personale della carriera direttiva e di concetto dei servizi antincendi » (1624), previo parere della 5ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Norme integrative e modificative in materia di debito pubblico » (1627), previo parere della 2ª Commissione;

della 7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Estensione dell'indennità speciale, prevista dall'articolo 68 della legge 10 aprile 1954, n. 113, e dall'articolo 32 della legge 31 luglio 1954, n. 599, agli ufficiali ed ai sottufficiali in pensione della disciolta milizia nazionale portuaria e della disciolta milizia della strada » (1622), previo parere della 5ª Commissione permanente;

della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Disciplina della vendita al pubblico del latte alimentare » (1608), di iniziativa dei

senatori Roda e Ronza, previ pareri della 8ª e della 11ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegni di legge all'esame di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, ho deferito i seguenti disegni di legge all'esame:

della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Estensione alle diffusioni radiotelevisive del diritto di rettifica previsto dall'articolo 8 della legge 8 febbraio 1948, n. 47, recante disposizioni sulla stampa » (1605), di iniziativa dei senatori Nencioni ed altri, previo parere della 1ª Commissione;

della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Conversione in legge del decreto-legge 22 giugno 1961, n. 505, concernente la proroga fino al 30 giugno 1962 della efficacia del decreto-legge 20 maggio 1955, n. 403, convertito nella legge 1º luglio 1955, n. 551, e successivamente modificato, relativo alla concessione di aliquote ridotte dell'imposta di fabbricazione e della sovrimposta di confine per il "jet-fuel JP4" ed il "cherosene" destinati alla Amministrazione della difesa » (1644);

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 1961, n. 510, recante modificazioni al regime fiscale degli oli di seme » (1645);

« Conversione in legge del decreto-legge 7 luglio 1961, n. 539, concernente proroga di termine in materia di tasse sulle concessioni governative » (1646).

Annunzio di richiesta di parere di Commissione permanente

P R E S I D E N T E. Comunico che, valendomi della facoltà conferitami dal Regolamento, sul disegno di legge: « Modifica-

zione dell'articolo 2, lettera e), dell'articolo 19, lettera a) e dell'articolo 64, secondo comma, del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449 » (1478), d'iniziativa del deputato Bozzi, già deferito alla deliberazione della 9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo) ho richiesto il parere della 10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale).

Annunzio di presentazione di relazione

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno), il senatore Picardi ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge costituzionale: « Modifica all'articolo 131 della Costituzione e istituzione della regione " Molise " » (8), di iniziativa del senatore Magliano

Annunzio di presentazione del Regolamento parlamentare per i procedimenti di accusa

P R E S I D E N T E . Informo che il senatore Schiavone ha comunicato alla Presidenza, a nome della Giunta per il Regolamento, il testo del Regolamento parlamentare per i procedimenti d'accusa proposto dalla Giunta stessa. (Doc. 82).

Richiesta e approvazione di procedura urgentissima

S P A G N O L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S P A G N O L L I . Chiedo la procedura urgentissima per la discussione dei disegni di legge n. 1644, 1645 e 1646, in modo che la Commissione possa riferire oralmente su di essi.

P R E S I D E N T E . Poichè non vi sono obiezioni, la proposta del senatore Spagnolli si intende approvata.

Seguito della discussione dei disegni di legge: « Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » (1179) e « Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » (1541), di iniziativa del senatore Corbellini

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » ed « Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » di iniziativa del senatore Corbellini.

Ha chiesto di parlare il Ministro della marina mercantile per una precisazione preliminare. Ne ha facoltà.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, per dare un orientamento preciso alla discussione, ritengo necessario fare le seguenti dichiarazioni:

1) accetto le proposte fatte dal relatore, onorevole Armando Angelini, a nome della Commissione e fra queste la proposta di sopprimere l'articolo 4 che ha per oggetto il raggruppamento parziale o totale delle società di navigazione;

2) ritiro l'articolo 14 del disegno di legge inerente all'utilizzazione di una o più navi per particolari esigenze di pubblico interesse, negando nella forma più esplicita che tale norma avesse la finalità attribuita dai settori di sinistra del Senato;

3) assumo impegno di rivedere con il Ministro del tesoro e con quello delle partecipazioni statali le linee che la Fimmare ha proposto di sopprimere, nella viva speranza di ottenere il mantenimento almeno di quella diretta in Africa orientale, linea 152, e dell'altra diretta nel Nord dell'Europa, linea 37.

Nel mentre mi riservo di rispondere a fine della discussione alle osservazioni fatte e

che saranno ancora da fare, devo inoltre precisare:

1) non è esatto che il disegno di legge sia stato affrettato. Esso invece è stato elaborato con lunga e meditata attenzione dal Ministero della marina mercantile con la collaborazione ininterrotta dei Ministeri del tesoro, del bilancio e delle partecipazioni statali. I predetti Ministeri hanno tenuto presenti tutte le osservazioni fatte dagli enti interessati;

2) il ritardo nell'approvazione di questo disegno di legge, dato il sistema diverso di comune accordo adottato dai quattro Ministeri anzidetti e dall'I.R.I., determina una inutile maggiore spesa di tre milioni al giorno; e, poichè il disegno di legge in oggetto è stato da me presentato a questo ramo del Parlamento nel luglio del 1960, il bilancio dello Stato si è aggravato fino ad oggi di un maggiore onere di dieci miliardi che, ripeto, non giova neppure alle società interessate;

3) il ritardo dell'approvazione del disegno di legge in esame nega la possibilità del pagamento immediato dell'integrazione dal 1 gennaio 1960 e di conseguenza aggrava gli oneri dello Stato per il pagamento degli interessi che le quattro società di navigazione corrispondono alle banche per i finanziamenti avuti;

4) il ritardo dell'approvazione del disegno di legge nega la possibilità di autorizzare nuove costruzioni: il che danneggia notevolmente soprattutto i cantieri navali che invocano lavoro.

Pertanto, rivolgo premura vivissima a tutti i settori politici del Senato di collaborare concretamente all'approvazione di questo disegno di legge, anche per soddisfare le ripetute richieste del Parlamento e dei settori interessati, dato che le convenzioni sono scadute fin dal 31 dicembre 1956. Grazie, signor Presidente.

P R E S I D E N T E. Riprendiamo la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Zucca. Ne ha facoltà.

Z U C C A. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, chi è in mare

naviga e chi è in terra giudica: è una vecchia massima che è nata a bordo delle navi da antico tempo. È una vecchia massima che è nata tra le sofferenze, le privazioni e un duro lavoro. È una vecchia massima che però non ha ancora perduto la sua attualità. Difatti, se noi oggi andiamo nelle grandi città marittime, negli ambienti marittimi, sentiamo ancora pronunziare questa massima, a proposito, in particolar modo, del disegno di legge che oggi noi discutiamo. Noi crediamo che il problema che ci viene proposto dal disegno di legge, presentato dal Ministro della marina mercantile, sia un problema che investe enormi interessi, che concerne l'avvenire marittimo del nostro Paese; è un problema che interessa in modo serio e concreto tutta l'economia del nostro Paese.

Quindi noi crediamo che sia necessaria una discussione serena e spregiudicata; bisogna chiamare le cose con il loro nome: una discussione serena e spregiudicata che, onorevoli colleghi, permetta di « navigare » anche a noi, senatori della Repubblica, nella realtà marittima del nostro Paese, per meglio giudicare, per convenientemente giudicare se il disegno di legge che oggi è al nostro esame deve essere approvato, respinto oppure modificato.

Mi si permetta anche di rilevare che i diversi pareri che oggi si scontrano su questo disegno di legge praticamente non rappresentano la solita divisione tra maggioranza, Governo e opposizione; non è una delle solite discussioni in cui ogni parte trae ispirazione dal proprio pensiero politico, dalla propria impostazione politico-economica; sul disegno di legge in esame io credo che questa divisione non esista perchè gli argomenti che sono sostenuti da noi opposizione di sinistra non nascono solo dalla nostra impostazione politica, e perciò la nostra posizione è condivisa, forse direi anche suggerita e appoggiata, da enti economici ufficiali periferici, da consorzi portuali, da comunità marittime, da consigli comunali, da giunte, da sindaci, da organizzazioni sindacali, cioè da tutti quegli enti ed organismi che vivono concretamente la realtà marinara del nostro Paese nelle città marinare.

Tutti questi uomini che compongono questi organismi e che si sono espressi criticamente nei riguardi di questo disegno di legge, proponendo delle riforme radicali, sono lontani, e voi lo sapete bene, colleghi della maggioranza, e lo sa anche lei, onorevole Ministro, sono molto lontani da noi politicamente. Non basterebbero gli stivali delle sette leghe per superare questa distanza.

Allora qui sorge una domanda: gli enti economici ufficiali, le comunità, i consigli comunali che si sono espressi ripetutamente contro l'impostazione che con questo disegno di legge si vuol dare alla funzione delle aziende a partecipazione statale nel settore marittimo, questi enti economici, queste comunità, questi consigli comunali che hanno proposto di trasformare radicalmente l'impostazione del presente disegno di legge sono fuori della realtà, sono forse fuori del tempo? È mai possibile che gli uomini che rappresentano e dirigono questi enti siano improvvisamente impazziti, oppure siano dei sobillatori e dei sobillati? È mai possibile che uomini esperti che hanno una lunga esperienza di direzione nel settore marittimo, è mai possibile che questi uomini, profondi conoscitori delle attività economiche marittime e portuali del nostro Paese abbiano perduto completamente ogni capacità, ogni chiara visione e si siano trincerati in un'opposizione sistematica contro il disegno di legge presentato dal Ministero della marina mercantile?

Questa è la domanda che dobbiamo porci per cercare di « navigare » in questa realtà marittima, per meglio giudicare i provvedimenti necessari.

Mi sono appellato alla necessità di una discussione serena, spregiudicata e chiara e, per dare un contributo a questa chiarezza, noi dichiariamo che il nostro punto di dissenso fondamentale è questo: le finalità che si vogliono raggiungere comportano la revisione dei rapporti che sono intervenuti fino a oggi tra le società di navigazione Finmare e lo Stato, o meglio l'instaurazione di nuovi rapporti.

Sono proprio questi nuovi rapporti che non ricevono la nostra approvazione, e proprio da qui nasce il nostro dissenso fondamentale, che praticamente è condiviso anche da

tutti quegli enti che ho citato poc'anzi. Questa impostazione, questi nuovi rapporti tra società Finmare e Stato non fanno altro — e credo che questo sia anche riconosciuto molto chiaramente dal relatore di maggioranza nella sua relazione — che considerare le convenzioni Finmare, come un intervento dello Stato a favore di privati esercenti dalla cui attività derivano servizi di interesse pubblico od attività produttive di carattere sociale.

È evidente che, con l'instaurazione di questi nuovi rapporti, si prepari l'articolo del disegno di legge il quale autorizza il Ministro della marina a concedere le linee sovvenzionate in concessione a qualsiasi altra società del settore libero. È perciò che noi consideriamo questa impostazione come lo sviluppo di un programma per ridurre sempre maggiormente l'intervento pubblico nel settore marittimo.

La nostra posizione a questo proposito, la posizione da noi sempre sostenuta è molto chiara. In una relazione di minoranza sul bilancio del Ministero delle partecipazioni statali, per l'esercizio 1959-60, abbiamo sostenuto il nostro punto di vista che è il seguente: noi riteniamo che le società Finmare dovrebbero essere riunite in un ente di gestione autonomo. Qui evidentemente il discorso s'allarga e involge tutta l'attività del Ministero delle partecipazioni statali nel settore delle aziende statali.

La costituzione del Ministero delle partecipazioni statali ha rappresentato, effettivamente, un passo avanti solo sul piano istituzionale: infatti la legge prevede la costituzione degli enti di gestione per settore. Però il passo in avanti non è stato ancora portato sul terreno funzionale, ed è indicativo il fatto che si sono voluti considerare l'I.R.I. e l'E.N.I. come enti di gestione preesistenti alla legge istituzionale del Ministero delle partecipazioni statali, impedendo così quella riorganizzazione di tutte le aziende a partecipazione statale che avrebbe fatto sì che queste aziende svolgessero una funzione pilota e non di integrazione o di salvataggio della grande industria privata. Rinunciando agli enti autonomi di gestione previsti dalla legge, considerando l'I.R.I. e l'E.N.I.

come enti di gestione preesistenti alla legge, si è fatta una scelta politica, si è rinunciato a che le aziende di proprietà pubblica divenissero validi strumenti, punti d'appoggio per il maggior benessere e per una avanzata democratica di tutta la nostra società.

Il presente disegno di legge, onorevoli colleghi, non è altro che la conseguenza di questa impostazione, di questa scelta politica che è stata fatta. Infatti, con questo disegno di legge, le quattro società Finmare non diventeranno altro che imprese che lavoreranno a beneficio esclusivo del settore privato; è questo famoso criterio dell'economicità delle aziende a partecipazione statale, voluta dal settore privato, che bisogna capovolgere! Con questa economicità, richiesta dal settore privato, per quanto riguarda le aziende a partecipazione statale, si vuole che esse siano costrette, mediante un certo rapporto tra costi e ricavi, a non gravare sul bilancio dello Stato oltre il limite al di là del quale un aumento delle entrate delle società sovvenzionate richiederebbe un maggior prelievo sui profitti dell'armamento libero. Con la scelta politica che è stata fatta, con la non costituzione degli enti di gestione, si è rinunciato ad una politica di costi congiunti, a quella moderna politica di costi congiunti la quale avrebbe un benefico effetto su tutti i costi nazionali, sulla produzione nazionale.

Pertanto, quello che noi sosteniamo qui, anche in questa occasione, è che bisogna rovesciare questo criterio che si vuole imporre alle aziende dello Stato. Abbiamo di già precisato, ripeto, la nostra posizione su questo problema, ma desideriamo ricordare solamente, a grandi linee, che un ente di gestione riguardante il settore marittimo dovrebbe avere i seguenti compiti: elaborazione di un programma settoriale da sottoporre al Ministro della marina mercantile e al Ministro delle partecipazioni statali, ferma restando, però, sempre, la responsabilità dell'ente per l'esecuzione del programma; il coordinamento della gestione dei programmi di sviluppo delle società, di ogni singola società; la facoltà, previa consultazione con i Ministri interessati, di iniziativa autonoma in materia di nuove costruzioni e di nuove linee.

Solamente con queste caratteristiche si potranno avere, nel settore marittimo, delle

aziende a partecipazione statale che possano effettivamente fare la politica necessaria per lo sviluppo dei traffici marittimi nel nostro Paese.

Invece, che cosa abbiamo? Abbiamo una società finanziaria, la Finmare, che nomina i consigli d'amministrazione, i presidenti e i direttori generali; è una super-direzione che si interessa persino di tutti i minimi particolari riguardanti le società; è una super-direzione, la Finmare, che gode di pieni poteri e lo stesso direttore generale della Finmare fa parte del consiglio d'amministrazione delle quattro società.

Come si può negare che tutto ciò distrugga, nella pratica, l'autonomia aziendale, quella famosa autonomia aziendale alla quale ci si richiama anche in relazione a questo disegno di legge? Se a tutto ciò, a questa mancanza di autonomia, a questa super-direzione aggiungiamo il letto di Procuste rappresentato dai 20-21 miliardi, il gioco è fatto a favore dell'armamento libero. Come si può parlare, onorevoli colleghi, in tali condizioni, di concedere l'autonomia alle società? Come esse possono essere spronate sulla via della competitività sul piano nazionale ed internazionale?

Anche qui bisogna precisare e fare un certo discorso, perchè noi, quando diciamo che bisogna spingere le società Finmare sul piano della competitività nazionale ed internazionale, diciamo una parte soltanto della verità, non diciamo tutta la verità. Per dire tutta la verità bisogna fare riferimento a quella che è effettivamente la funzione di una società di navigazione controllata dallo Stato e che esercisce linee di preminente interesse nazionale.

Per fare questo discorso non è necessario compiere molte ricerche e fare molta fatica, perchè tutta la verità è compresa nella stessa relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge. Infatti la relazione, richiamandosi ai risultati ai quali è pervenuta la Commissione interministeriale nominata nel 1953, precisa — e cito testualmente o quasi — che la differenza tra l'armamento libero e le società a partecipazione statale è radicale per quanto riguarda le funzioni: il primo si propone esclusivamente il soddisfacimento di interessi privati, viene guidato dal princi-

pio della redditività immediata del capitale nella scelta dei settori di traffico da servire o dei mezzi da impiegare, mentre l'armamento sovvenzionato può indirizzare la sua gestione al raggiungimento di finalità di interesse nazionale, mantenendo in vita anche servizi antieconomici che però assumono preminente rilievo sotto il profilo politico o della penetrazione commerciale, sui mercati internazionali, dei prodotti della nostra industria.

Pertanto, quando si dice che si vuole spingere le società Finmare, sul piano della competitività nazionale ed internazionale, ciò significa che ad esse si vuol far svolgere una certa funzione, che praticamente ad esse si dà un indirizzo privatistico rinunciando alla loro funzione principale.

Se noi guardiamo un po' meglio alla storia dei 21 miliardi, troviamo che, all'origine, secondo la Commissione interministeriale, i miliardi dovevano essere 28; tale cifra però non fu ritenuta accettabile, per cui ci si è rivolti alla Finmare la quale, taglia, taglia, è arrivata a 26 miliardi. Ma anche 26 miliardi non furono ritenuti accettabili, donde un altro appello alla Finmare, altri provvedimenti amministrativi, e così si è arrivati a 24 miliardi. Però neanche questo ulteriore taglio fu considerato sufficiente e quindi il Ministro della marina mercantile, presi gli ordini dal Ministro del tesoro, è riuscito a far abbassare la cifra a 21 miliardi che praticamente non sono altro che un letto di Procuste, come dicevo, sul quale noi abbiamo disteso la Finmare, cercando di tagliare tutto quello che cresce, anche se è vivo e vitale ed ha possibilità di sviluppo.

Ma dimentichiamo ora questi 21 miliardi e « navighiamo » un po' nella realtà dei traffici marittimi; ecco che vediamo il movimento merci nei porti nazionali raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 1960, superando del 20 per cento la cifra del 1959 che era considerata già straordinaria. Ed ecco un aumento notevole delle importazioni dal Mar Nero e dal nord dell'Europa. Ed ecco il grido di allarme degli enti interessati! Diminuisce la partecipazione della bandiera italiana nei traffici marittimi nazionali: solo il 10 per cento è coperto dalla bandiera italiana, per quanto riguarda i trasporti da e per il nord-

Europa. Una statistica recente del Consorzio portuale di Genova rilevava il grande sviluppo delle importazioni e delle esportazioni in questo settore. E vediamo ancora che diminuisce la partecipazione della bandiera italiana nel traffico via Suez e via Panama, e che il Giappone ci ha preso il quinto posto nella graduatoria internazionale delle flotte.

La flotta italiana è, sì, aumentata del 47,7 per cento, però la flotta mondiale è aumentata del 76 per cento. E se noi analizziamo l'aumento della flotta italiana e consideriamo che nel medesimo tempo la flotta Finmare è diminuita di oltre il 50 per cento, giungiamo alla conclusione che la politica della Finmare non ha dato alcun contributo per cercare di allineare la flotta marittima italiana alla flotta mondiale. Ma non soltanto questo: con questa sua carenza, non costruendo delle navi che avrebbero potuto preoccupare con la loro concorrenza l'armamento libero, la Finmare ha anche dato la spinta all'acquisto di tre milioni di tonnellate di navi all'estero; infatti, dei 5 milioni di tonnellate di navi che abbiamo in Italia, ben 3 milioni, credo, sono state acquistate all'estero. Navi che nella loro stragrande maggioranza sono redditizie in caso di tensione internazionale, che possono navigare a costi economici quando si verificano dei fatti come quelli della Corea o del Canale di Suez, ma che, praticamente, non possono tener testa alla concorrenza quando la stabilizzazione dei noli non raggiunge più quelle quote alte, conseguenti a certe situazioni di emergenza. È veramente deplorabile che sia mancato un piano di costruzioni navali per riportare la flotta della Finmare alle posizioni d'anteguerra.

Lo so, signor Ministro, lei si vanta di aver messo più navi in cantiere, lei da solo, che tutti gli altri Ministri che l'hanno preceduto. Però 170 mila tonnellate di navi che si costruiscono oggi rappresentano naviglio sostitutivo di altro naviglio che deve essere eliminato. Quindi, alla fine, avremo ancora una leggera diminuzione di tonnellaggio totale di stazza lorda della flotta Finmare.

E se, oltre allo sviluppo dei traffici marittimi, guardiamo verso i porti, vediamo come la prospettiva di sviluppo dei traffici preoccupi tutte le Nazioni marinare.

Vediamo il porto di New York per il quale esiste un grandioso piano di sviluppo. Vediamo il porto d'Amburgo che deve essere ricostruito in una zona più adatta per avere un'attrezzatura capace d'assorbire lo sviluppo del traffico. Abbiamo il porto di Genova dove il Consorzio ha annunciato di prevedere il raddoppio del traffico portuale nel giro di pochi anni. E di fronte a queste prospettive di sviluppo, che noi vogliamo negare, che noi non vogliamo vedere, ci gingilliamo con questo disegno di legge! Ci si dice che bisogna approvarlo per le conseguenze negative che la sua mancata approvazione porterebbe in certi settori. Ci si dice praticamente: bisogna approvare questo disegno di legge per salvare la Patria, nel caso specifico per salvare la marina italiana.

Io vorrei a questo punto ricordare qualcosa, onorevoli colleghi, per dimostrare quanto sia errato negare l'esistenza di prospettive di sviluppo nei traffici marittimi e attardarsi a piangere lacrime sui noli, sul tonnellaggio mondiale, eccetera. Abbiamo già fatto un'amara esperienza per aver voluto negare certe possibilità, certe prospettive; anche in quell'occasione vi erano i tecnici, gli specialisti che insistevano in modo assiomatico sul fatto che la produzione dell'acciaio del nostro Paese (piano Sinigallia) non doveva superare i tre milioni e mezzo di tonnellate all'anno. Si dava un dato fisso, come se si potesse negare nella produzione ogni dinamica.

Erano stati dunque previsti tre milioni e mezzo di tonnellate come massimo di produzione d'acciaio in Italia. Noi che, sbagliando a nostra volta, timidamente parlavamo di cinque milioni e mezzo di tonnellate, ricordo che fummo tacciati di essere degli incompetenti e dei demagoghi, di voler prospettare delle posizioni senza costrutto, eccetera.

Mi auguro che in questo caso non si ricada nel medesimo errore, sia per quanto riguarda la marina, sia per quanto riguarda i cantieri nel nostro Paese.

Si dice: bisogna ridurre i cantieri del 30 per cento, il potenziale produttivo supera le necessità d'oggi e del futuro, c'è il Mercato comune, eccetera. Però io rilevo che un giornale finanziario, « 24 Ore », pubblicando la notizia che lo Stato canadese ha preparato

tutta una serie di provvedimenti per dare delle agevolazioni alle costruzioni navali e ai cantieri, praticamente si domanda: ma se queste Nazioni, così pratiche di costruzioni navali e di traffici marittimi, si gettano in tal modo in una politica protezionistica di lunghe concessioni di credito navale, di contributi ai cantieri per la costruzione di navi, non c'è pericolo che le riduzioni che ci sono invece imposte dal Mercato comune siano la conseguenza di un'errata valutazione e di una mancanza di prospettiva?

Come vedete, quindi, vi sono delle discussioni serie su questo argomento in tutti gli ambienti interessati. Benchè si parta da interessi diversi e si vogliano raggiungere finalità diverse, pure vi è questa comune preoccupazione, e soprattutto vi è la chiara convinzione che, salvo disastri internazionali, lo sviluppo del traffico marittimo nel nostro Paese richiederà più navi, più porti, più attrezzature, e richiederà anche la mobilitazione e l'occupazione di tutti i nostri cantieri.

Ci si dice che, essendo stato ritardato il provvedimento, decorrono interessi passivi per tre milioni al giorno. Io apprezzo la preoccupazione del ministro Jervolino, come pure apprezzo la preoccupazione del relatore, onorevole Armando Angelini; è una preoccupazione giusta che deve animare tutti gli amministratori del danaro pubblico. Però, onorevoli colleghi, è dal 1956 che sono scadute le Convenzioni e oggi siamo nel 1961; questo disegno di legge è stato presentato, come ci ha comunicato il Ministro poc'anzi, nel 1960. Alla fine di dicembre del 1956 fu presentato un disegno di legge dall'allora Ministro della marina mercantile Cassiani; perchè tale disegno di legge non è stato discusso e votato? Perchè è stato messo a bagnomaria o è stato insabbiato nei cassetti? Non si può attribuire questo a necessità dell'*iter* legislativo oppure alle manovre oscure dell'opposizione di sinistra. La questione è un'altra; la questione è che si voleva far maturare nel tempo la situazione più favorevole e più adatta per varare un determinato tipo di legge, che praticamente significasse l'avvio ad un'ulteriore riduzione della flotta Finmare.

Ma chi può aver impedito che si approvasse una legge per i servizi marittimi fin dal

1957? Chi ha impedito che ci fosse una legge organica, un piano di sviluppo? Non si può arrivare all'ultimo momento e fare un appello al sentimento e al dovere.

Mi si permetta un paragone, onorevoli colleghi e signor Ministro. Per quanto riguarda la flotta Finmare e le quattro società sovvenzionate, si è seguito il sistema che seguono i buongustai per la selvaggina pregiata: si prende la selvaggina, si lasciano infrollire le carni fino all'inizio della decomposizione affinché i palati più delicati la possano gustare. In questo caso è stato fatto proprio così: si è lasciata infrollire tutta la situazione, si è lasciata formare una situazione di oneri a carico dello Stato, di capitale delle società che non è stato adeguato, di sovvenzioni che non sono state pagate, si sono lasciate invecchiare le navi. Quindi si è arrivati all'inizio della decomposizione e a questo punto ecco pronti subito ad offrire il piatto di selvaggina infrollita agli armatori liberi, che erano in attesa.

E qui abbiamo la prova del nove. Io mi voglio riferire alle vicissitudini del « Conte Grande », che avevano destato così grande scalpore nel Paese ed in modo particolare a Genova. Un bel mattino ci si sveglia e si dice: ma guarda un po' come è invecchiato questo « Conte Grande »! Chi avrebbe mai detto che un piroscafo così robusto e moderno, con un tonnellaggio così alto, invecchiasse così presto!? Eppure non c'è niente da fare, lo scafo è invecchiato e non può più navigare sulla linea alla quale è addetto; però, siccome non abbiamo costruito il piroscafo che doveva sostituirlo, concediamo la linea all'armatore Costa che è disposto ad esercirla. Costa acquista o affitta, non so bene, un transatlantico, il « Providence », da una compagnia francese e questo transatlantico francese, che è andato a sostituire una nave delle quattro società, e precisamente della società « Italia », deve navigare per un anno o due con bandiera francese, con equipaggio in parte francese.

Io pongo una domanda all'onorevole Ministro in rapporto a informazioni che ho raccolto negli ambienti marittimi da uomini responsabili. Il « Providence », acquistato dalla Francia, aveva un gemello, il « Bretagna »

che navigava anch'esso sulle linee del centro America. Si è fatto un accordo, credo in base ad una legge francese, sul risarcimento commerciale: noi paghiamo 600 milioni all'armatore francese perchè si impegni a togliere il piroscafo dalla linea dove ha navigato fino ad oggi. Sembra che 300 milioni siano stati sborsati da Costa e 300 milioni dalla società « Italia ».

Ma è significativo quello che è avvenuto dopo. L'armatore francese, non sapendo più che fare di questo piroscafo e dovendo mantenere l'impegno di toglierlo da quella determinata linea, lo ha venduto agli olandesi, che l'hanno messo sulla linea per l'Australia con scalo sui porti italiani, di modo che noi abbiamo pagato 600 milioni per avere un concorrente di più su linee esercite dalla società « Italia ».

Ci si fa una colpa di non avere approvato a tamburo battente questo disegno di legge. Ma come si poteva approvare a tamburo battente un disegno di legge che investe formidabili interessi e che è stato elaborato dall'alto, dimenticando che era necessaria un'ampia e approfondita discussione nel Paese? Ci si incolpa sostanzialmente di avere prolungato di alcuni mesi il pagamento degli interessi passivi che gravano sullo Stato per i debiti che lo Stato non ha ancora pagato alle società. Ci si fa colpa per un ritardo di pochi mesi quando questa situazione esiste da anni e i responsabili non siamo certamente noi, ma i Governi e i Ministri della marina mercantile che si sono succeduti.

Inoltre, si ritorna troppo spesso sui sei miliardi di disavanzo provocati dallo sciopero dei marittimi del 1959, come se i marittimi avessero scioperato per provocare un disavanzo nei bilanci delle società, mentre essi hanno lottato per colmare il disavanzo dei propri bilanci e perchè la Costituzione diventi una legge operante anche sulle navi italiane. Perchè non si fa il bilancio di quanto si sarebbe risparmiato se fossero state accolte subito le richieste dei marittimi e se non fosse stata seguita la tattica di provocare i marittimi stessi? Le società Finmare hanno investito i sei miliardi per stroncare lo sciopero e per distruggere le organizzazioni sindacali, hanno investito quei sei miliardi per raggiun-

gere gli obiettivi politici perseguiti dagli armatori liberi. Allora, fatevi dare una parte di questi sei miliardi dagli armatori liberi, per coprire il disavanzo provocato da un vostro sbagliato investimento contro i lavoratori. Lo sciopero del 1959, onorevoli colleghi, è ancora ben vivo nella memoria di chi l'ha vissuto e specialmente dei marittimi italiani.

Ma voi che piangete, lacrimate, vi battete il petto, vi cospargete il capo di cenere perchè lo sciopero ha provocato sei miliardi di danni, che ne sapete voi della vita di questi uomini, che, grazie soprattutto al Codice della navigazione, vivono come dei confinati e dei sorvegliati speciali? Infatti quando sono imbarcati devono rinunciare a soddisfare quei bisogni, quelle esigenze proprie di ogni uomo. Che ne sapete voi di questi uomini che per guadagnarsi la vita debbono soffrire lontano dalla famiglia e le cui gioie, quando possono rimanere a casa, è avvelenata dallo spettro della disoccupazione?

Lei, onorevole Ministro, ha detto all'inizio — ne prendo atto — che accetta di sopprimere l'articolo 14, l'articolo cioè che prevedeva il sequestro delle navi, con o senza equipaggio. Ne prendo atto, e dato che lei l'ha dichiarato solennemente, non ho ragione di sospettare che lei, con quell'articolo, volesse raggiungere un fine antisindacale; ma allora, onorevole Ministro, io mi rivolgo alla sua onestà, alla sua serietà perchè ella tragga tutte le conclusioni: se lei effettivamente non intende promuovere delle azioni antis-ciopero, ebbene, proponga di modificare il Codice della navigazione, ed in particolare l'articolo 1115, mi sembra, che considera lo sciopero come ammutinamento, con tutte le conseguenze penali previste dalle leggi.

Lei sa anche che delle sentenze della Magistratura hanno stabilito che il marittimo ha il diritto di sciopero come tutti gli altri lavoratori; allora, onorevole Ministro, si rimbecchi le maniche e promuova effettivamente la modifica di questo articolo del Codice della navigazione che è intollerabile nella Repubblica italiana fondata sul lavoro.

Il Codice e l'annesso Regolamento dividono i marittimi in caste. Vorrei citarvi, ad esempio, le pene sproporzionate che vi sono per

certi reati che non sono reati; un Codice della navigazione moderna deve separare nettamente i doveri che incombono al marittimo per la sicurezza della nave e della navigazione, da ciò che costituisce normale rapporto di lavoro, che non implica nessun pericolo per la navigazione e per la sicurezza della nave.

Vi sono certi articoli del Codice della navigazione in cui si vogliono considerare tutti i graduati come dei pubblici ufficiali, quando effettivamente pubblico ufficiale dovrebbe essere solo il comandante, in quanto gli altri graduati superiori sono tutelati sufficientemente dal Codice penale nel caso che ricevano delle offese.

Si viene a creare una situazione, per cui il marinaio dovrà astenersi da qualsiasi critica nei confronti del nostromo, il giovanotto nei confronti del marinaio, il marinaio non potrà criticare il cuoco e così via.

Evidentemente, questo Codice porta il difetto dalla sua origine e, tra l'altro, cita, tra le fonti di diritto, il diritto corporativo, le corporazioni e così via. Volendo modificare tale Codice, si dovrebbe riconoscere, oltre al diritto di sciopero, anche il diritto dei marittimi a eleggere le commissioni interne; perchè, infatti, i marittimi non devono avere gli stessi diritti di tutti gli altri lavoratori italiani?

Non siamo più ai tempi della navigazione a vela, quando il comandante effettivamente doveva essere il padrone dopo Dio! Adesso c'è la radio, il servizio medico fatto via radio, vi sono navigazioni più brevi, *comfort* maggiore, possibilità che una volta non esistevano! E allora, non è giusto privare i marinai anche del diritto di avere le loro commissioni interne!

Avanzando questa richiesta, onorevoli colleghi, non voglio richiamarmi e non mi richiamo ad alcun ordinamento sindacale, ad alcun contratto, ad alcuna legge attualmente vigente; dimentichiamo tutto, consideriamo che non vi sia niente, che non vi siano sindacati, che non vi siano contratti, che non vi sia neanche un Codice della navigazione!

Io vi invito, e invito l'onorevole Ministro, a richiamarsi perlomeno agli atti, ai Codici del Consolato del mare, a quegli atti, a quei Codici e a quei provvedimenti che hanno di-

disciplinato, mi sembra, la navigazione marittima per tutto il periodo del Medioevo.

Orbene, a quei tempi i marinai avevano diritto alla commissione interna a bordo; si chiamava la « Comunale » ed era formata dal primo ufficiale, dai marinai, dal mercatante che era a bordo, dal padrone che era anche a bordo. Vi era, dunque, questa « Comunale », che doveva discutere di tutto quanto si riferiva ai salari, alla vita, alla disciplina dei marittimi imbarcati. Ma c'è di più! Anche allora esisteva il criterio della giusta causa: un marittimo, nel Medioevo, non poteva essere sbarcato dalla propria nave se non aveva commesso 5 infrazioni riconosciute dalla « Comunale » di bordo. Adesso, invece, voi sapete come viene licenziato il marittimo! Altro che 5 infrazioni! Basta solamente aver scioperato, basta aver protestato per la svalutazione del « Conte Grande », per vedere entrare in funzione il Codice, la salvezza della nave, la giustizia, il servizio pubblico, il disavanzo e il bilancio! E noi continuiamo a mantenere questa categoria di lavoratori marittimi divisa in caste, con trattamento inferiore a quello di tutti gli altri lavoratori italiani.

Se lei, onorevole Ministro, vuol portare alle estreme, giuste conseguenze le dichiarazioni che ha fatto anche riguardo all'articolo 14, si renderà conto che bisogna modificare anche il Regolamento che riguarda l'igiene e gli alloggi a bordo dei piroscafi. Sapete che noi abbiamo ancora un Regolamento, per la difesa della salute e dell'igiene dei marittimi a bordo, che prescrive per i marittimi di bas-

sa forza uno strapuntino ed un cuscino i quali devono contenere 9 chilogrammi di zosteria, cioè alga marina? Sapete che abbiamo un Codice e un Regolamento che concedono 12 metri di cubatura per le cabine agli ufficiali e soltanto 3 metri per i marittimi, non tenendo conto delle nuove costruzioni e degli equipaggi le cui tabelle oggi sono infinitamente inferiori a quelle in vigore ai tempi delle macchine a combustione a carbone? Abbiamo un Regolamento che concede ai marittimi per la loro ricreazione a bordo un metro quadrato sulle navi da carico e mezzo metro quadrato sulle navi passeggeri. Mi si lasci osservare anche che il rapporto tra lo spazio destinato alle cabine degli equipaggi e lo spazio destinato ai passeggeri nelle navi del nostro Paese è il più alto in confronto a quello delle navi di tutte le altre Nazioni del mondo: e ciò è risultato in seguito all'indagine condotta a Genova dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni dei lavoratori. Su alcune navi vi sono alloggi comuni perfino per 16 persone, ed ho visto su alcune navi in una piccola cameretta dormire sette od otto persone.

Pertanto, modificare questo Regolamento vuol dire effettivamente anche riordinare le linee perchè non possiamo soltanto fare delle leggi ai fini della costruzione di piroscafi di lusso, per suscitare l'ammirazione di tutti gli stranieri, dimenticandoci nel contempo del carico umano che esiste a bordo, di questi uomini che, con la loro fatica, la loro dedizione e la loro vita, consentono la navigazione di tutte le navi del nostro Paese.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue Z U C C A). Vorrei dire qualche cosa ora anche a proposito della legge stralcio, se così possiamo definirla, cioè quella che prevede la concessione di 5 linee di navigazione all'armamento libero.

Sebbene l'entità del naviglio e delle linee sia relativamente limitata, però anche questa

legge stralcio si ispira allo stesso indirizzo diretto a smobilitare la flotta sovvenzionata del nostro Paese. Nel 1937 fu costituita la Compagnia sarda che era sovvenzionata e che gestiva queste linee, ma tale Compagnia è stata assorbita poi dalla « Tirrenia ». Ora queste linee si vogliono trasferire all'arma-

mento libero, e a tale proposito, onorevoli colleghi, bisogna dire che i dirigenti degli enti economici della Sardegna, come le Camere di commercio, per esempio, sono anche essi fuori della realtà, sono dei sobillati o dei sobillatori. Infatti questi Enti non chiedono che le linee siano date all'armamento privato, chiedono, per le comunicazioni maggiori, addirittura la statizzazione delle linee, chiedono che i servizi vengano restituiti alla Amministrazione delle ferrovie. E non è questa una richiesta campata in aria, è una richiesta che trae origine da profonde ragioni economiche perchè i passeggeri e le merci da e per la Sardegna sono gli unici che non possono godere delle tariffe differenziali ferroviarie nella loro interezza così come ne godono gli altri passeggeri e merci su altri percorsi. E questo è dovuto al fatto che vi sono diverse aziende che trasportano merci e passeggeri.

Questo argomento è stato oggetto di vibrante proteste da parte degli organismi economici della Sardegna in quanto evidentemente la mancata applicazione delle tariffe differenziali porta ad un aggravio finanziario sulle merci da e per la Sardegna. Inoltre tali enti chiedono per le linee minori la ricostituzione della Compagnia sarda, la quale, tra l'altro, dovrebbe gestire e ripristinare la linea del periplo sardo con collegamento dei porti dell'alto Tirreno, linea che è stata soppressa malgrado sia ancora compresa nelle convenzioni.

È evidente quindi, che gli enti economici interessati non chiedono di passare queste linee all'armamento libero.

Ma guardiamo un po' da vicino questi provvedimenti che dovrebbero portare una economia, dovrebbero portare un vantaggio allo Stato. Abbiamo queste 5 linee con naviglio minimo che costano allo Stato circa 300 milioni all'anno. Ora noi, con i ricordati provvedimenti, i 300 milioni che sono a carico dello Stato li diamo all'armamento libero e i 200 milioni in più servono per costruire ed acquistare le nuove navi che devono essere addette a quelle linee. Ma lo Stato non può fare queste cose: 200 milioni all'anno per venti anni sono 4 miliardi. Il naviglio da costruire credo che sia di 1.600 tonnellate; si

tratta di un naviglio minimo che poteva essere costruito con i ritagli dei grandi transatlantici che sono stati costruiti dal nostro Paese. Così, anche in questo caso, una bella mattina ci svegliamo, guardiamo le navi e diciamo: ma guarda, sono del 1911, e già sono navi vecchie; bisogna sostituirle, perciò diamo i milioni agli armatori liberi per costruirne altre!

Ma ora, dico, è mai possibile poter accettare quest'impostazione, questo criterio, indipendentemente dalle linee minori o dal tonnellaggio? Lei, onorevole Ministro, all'inizio aveva fatto presente, ed io non metto in dubbio la sua parola, che il disegno di legge da lei presentato era stato accuratamente studiato; non si capisce allora perchè sia stato emendato dalla Commissione. Comunque, se vi è stato effettivamente quello studio — ed io ritengo che vi sia stato — perchè nell'originario disegno di legge da lei presentato, dove si prevedeva di trasferire queste navi minori all'armamento libero, erano richiamate tutte le norme della legge del 1953 ed era volutamente escluso quell'articolo che prevede la gara o la licitazione privata per la concessione di queste linee?

Questo disegno di legge è stato corretto poi dalla Commissione. Ma, con quel disegno di legge, si volevano forse concedere, onorevole Ministro, quelle linee ad un armatore senza che ci fosse la gara. Credo che questo sospetto possa essere legittimo. Forse lei mi potrà rispondere che dicendo queste cose faccio della maldicenza. Accetto questo suo giudizio di essere un maldicente.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Io non l'ho mai detto.

Z U C C A. Lo dico io, signor Ministro! In Italia succede questo: che a fare della maldicenza si corre quasi sempre il rischio di dire la verità.

Noi quindi respingiamo anche questa impostazione perchè non riteniamo che tali linee possano essere date all'armamento libero. Sono linee che svolgono una certa funzione. Le merci da La Maddalena a Olbia dovrebbero passare attraverso tre aziende: l'azienda

privata La Maddalena-Palau, la Palau-Terranova, un'altra azienda privata delle ferrovie in concessione, e l'Olbia-Civitavecchia. È possibile? E che questo ragionamento sia giusto lo dimostra il fatto che la nave traghetto, progettata sulla linea Civitavecchia-Sardegna, sarà gestita dalle Ferrovie dello Stato, per poter permettere anche ai cittadini sardi di godere di queste tariffe differenziali che, evidentemente, vanno a far diminuire i costi.

Io mi avvio alla conclusione e chiedo scusa se mi sono dilungato.

Onorevole Ministro, io oggi (e non credo che questo possa offenderla) la pongo idealmente sul ponte di comando della nave Finmare. Attorno a lei c'è il suo stato maggiore; probabilmente l'onorevole Angelini è ufficiale di rotta e noi, molto più modestamente, facendo parte dell'equipaggio, siamo obbligati a salire sulla coffa per fare il servizio di vedetta; e lei mi insegna che da quell'altezza si ha una visione molto più ampia di quella che ha il comandante.

C O R B E L L I N I . Adesso c'è il radar!

Z U C C A . Parlo di visuale, mi riferisco agli occhi. Il radar, poi non evita le collisioni.

Dalla coffa, quindi, si vede molto più in là che dal posto ove sta il comandante. Evidentemente il marinaio in coffa trasmette ciò che vede al comandante, al quale spetta in definitiva il compito di decidere se sia opportuno rallentare, modificare la rotta oppure andare avanti.

Ebbene, noi oggi, da questa coffa ideale, diciamo a lei, onorevole Ministro, comandante della nave Finmare, che abbiamo la prua diretta verso le secche e verso le scogliere. Sta al comandante interpretare queste segnalazioni. Ad ogni modo la nostra denuncia relativa al fatto che navighiamo in acque basse può essere controllata con lo scandaglio.

Mi si permetta anche di ricordare che molti disastri marittimi forse sarebbero stati evitati se al ponte di comando si fossero interpretati meglio e più alla lettera certi allarmi, certi suoni di campane che giunge-

vano dalla coffa. Noi andiamo con la prua verso le secche, noi siamo convinti che portiamo la nave della Finmare ad arenarsi sui bassifondi. Ci sembra già di sentire lo scricchiolio delle lamiere della nave. Bisogna tracciare una nuova rotta e la nuova rotta ha già le coordinate pronte: le coordinate sono gli ordini del giorno, i progetti e le proposte che vengono da tutte le città marinare. Bisogna tracciare una nuova rotta in base a queste coordinate. Noi dalla coffa lanceremo altri segnali di allarme attraverso i nostri emendamenti che proporremo oltre a proporre il non passaggio agli articoli della legge stralcio, per essere coerenti con la nostra posizione.

Altri miei colleghi illustreranno più particolarmente certi aspetti dei problemi in esame. Lasciatemi dire, a conclusione del mio discorso, che il Senato non farebbe cosa buona se terminasse i lavori di questa tornata approvando, senza modificarlo, il disegno di legge in discussione che praticamente non risponde agli interessi del nostro Paese. (*Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni*)

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Banfi. Ne ha facoltà.

B A N F I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole ministro Jervolino questa mattina, con una procedura certamente non eccezionale ma neppure consueta, ha reso una serie di dichiarazioni, delle quali abbiamo preso atto, che dimostrano come il Governo sia arrivato alla presentazione di questo disegno di legge con idee non del tutto chiare, con una preparazione certo insufficiente, tanto che si è provveduto oggi, nel corso della discussione generale e prima ancora della fine della discussione, a ritirare addirittura due importanti articoli di uno dei quali si era già proposta la soppressione da parte della Commissione. Il fatto è che, a mio avviso, questo disegno di legge n. 1179 risente delle condizioni piuttosto eccezionali nelle quali esso è stato presentato or è un anno, il 19 luglio 1960. Eravamo agli ultimi istanti del Governo Tambroni, del non mai sufficientemente biasimato Governo Tambroni che il Paese ha visto andarsene con un senso di

grande sollievo. C'è davvero da domandarsi, nell'esaminare questo disegno di legge numero 1179, se esso sia stato elaborato dagli organi dello Stato italiano o se il testo sia stato elaborato negli uffici del dottor Costa o del dottor Fassio. E, dovendosi difendere un disegno di legge apertamente favorevole agli interessi dell'armamento privato e dei capitalisti, è stato nominato relatore il senatore Armando Angelini.

Senatore Angelini, ella è persona intelligente, uomo di gusto, cui oltretutto mi lega una personale e cordiale amicizia. Mi lasci dire che, con l'accettare di stendere la relazione che accompagna questo disegno di legge, ella ha reso un cattivo servizio al Paese, avallando la tesi di coloro che da anni tramano ai danni degli interessi generali del Paese per conseguire vantaggi economici immediati.

Tuttavia, se la simpatia personale non mi fa troppo velo, nel leggere attentamente la relazione, mi è sembrato di scorgere, attraverso la scelta delle tabelle, dei documenti allegati, attraverso una serie di dichiarazioni, che il pensiero del relatore è esattamente contrario alle conclusioni cui egli giunge. E dimostrerò questa mia asserzione, che torna, per la verità, ad onore del relatore, anche se non v'è coerenza tra le premesse e le conclusioni della sua relazione.

Ma è opportuno esaminare brevemente la questione del riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale. È pure necessario ricordare che l'armamento privato, che all'indomani della profonda crisi economica degli anni 30 riversò sullo Stato le proprie perdite, non appena la congiuntura si presentò favorevole, all'indomani della seconda guerra mondiale, cercò di riprendere il controllo della marina mercantile operando una opportuna scelta nei suoi indirizzi di azione, onde lasciare allo Stato i settori non redditizi per prendere tutto il settore dove i guadagni erano, presumibilmente, sicuri.

Sono note, anche se da troppi dimenticate, le vicende che portarono ai regi-decreti del 1936, al decreto n. 2081 sul riordinamento e sul nuovo assetto delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale, e al decreto n. 2082 con cui si autorizzava l'I.R.I.

a costituire le società di navigazione Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia di cui oggi si discute. Sarebbe utile in questa sede rifarne la storia, ma è dell'oggi che ci dobbiamo interessare e del passato solo in quanto costituisce la premessa dell'oggi.

Rileva la relazione del Ministro proponente, e lo rileva anche quella del senatore Angelini, che alla fine del 1936 vennero riservate alle quattro società di navigazione, in proprietà quasi esclusiva dello Stato, 84 linee da esercitarsi con 242 navi, per un tonnellaggio complessivo di stazza lorda di 1.357.000 tonnellate, delle quali 35 navi a noleggio per 143.000 tonnellate: nel 1936, con tale tonnellaggio, la flotta Finmare rappresentava il 43 per cento dell'intera flotta nazionale.

Alla fine della guerra fascista di questa flotta non rimasero che 16 navi per 107.000 tonnellate. Nel dopoguerra la mancanza di una visione chiara dei problemi dei traffici marittimi, e il prevalere degli interessi del monopolio armatoriale privato, hanno impedito la sollecita ricostruzione della flotta Finmare la cui incidenza, nel campo marinaro, è grandemente diminuita. Oggi le aziende di preminente interesse nazionale rappresentano solo il 12 per cento circa della marina mercantile, con un tonnellaggio di poco superiore alle 600.000 tonnellate, e dall'allegato 9 della relazione Angelini si rileva che, alla fine del programma di nuove costruzioni, cioè alla fine del 1963, la flotta Finmare avrà navi per 648.000 tonnellate di stazza lorda su un totale di oltre 5 milioni e mezzo di tonnellate.

Come e perchè si è giunti a questa disastrosa situazione? Occorre conoscere queste cose, se si vuole veramente dare un contributo serio a questa nostra discussione.

Va rilevato, in primo luogo, che a differenza di quanto si è fatto per le aziende facenti capo alla Finsider e alla Finmeccanica, dal 1937 ad oggi, come si rileva sempre all'allegato 2 della relazione Angelini, i capitali azionari delle quattro società di navigazione del gruppo Finmare non sono stati aumentati e ammontano, globalmente, ad appena 1.100.000.000. Vero è che il capitale della Finmare venne aumentato a 18 miliardi nel 1949, ma tale aumento non poteva con-

sentire neppure un inizio serio dell'opera di ricostruzione della flotta per la quale erano stati preventivati, fin da allora, circa 300 miliardi.

La prova dell'assoluta insufficienza dei mezzi messi a disposizione delle società della Finmare è data dal fatto che, per eseguire una programmazione di ricostruzione a scartamento ridotto, la Finmare ha dovuto acquistare 18 navi *Liberty* per 380.000 tonnellate di stazza lorda, e, dal 1946 al 1960, ha potuto far costruire solo 31 navi, per un totale di 370.000 tonnellate di stazza, compresa naturalmente la sostituzione del naviglio perduto, tra cui ricordiamo l'« Andrea Doria », sostituita dalla « Leonardo da Vinci ». Per poter effettuare queste costruzioni la Finmare ha dovuto fare ricorso al mercato finanziario ordinario con un carico di interessi annui assai rilevante.

Si aggiunga ancora che lo Stato non ha provveduto a pagare i contributi dovuti alle società del gruppo Finmare e previsti dal decreto-legge 7 dicembre 1936, onde per il solo triennio 1958, 1959, 1960, come si rileva dall'allegato 4 della relazione Angelini, le quattro società hanno avuto, per tale titolo, un carico supplementare di interessi di ben 11.877.000.000 per indisponibilità del credito verso lo Stato, pari quindi ad oltre il 65 per cento dello stesso capitale Finmare.

A rendere ancora più difficile la situazione finanziaria, sono intervenuti, dopo le scadenze delle convenzioni stipulate nel 1936, remore e ritardi nell'emanazione dei provvedimenti di proroga che hanno impedito la regolarità delle integrazioni a carico dello Stato, con la conseguenza, già messa in evidenza, che, alla fine del 1960, le società sono in credito verso lo Stato di oltre 80 miliardi, come ammette esplicitamente la relazione Angelini.

In pratica, lo scarso impegno dimostrato dai Governi che si sono succeduti dal 1947 in poi, ad affrontare e risolvere adeguatamente il problema dei trasporti marittimi di proprietà dello Stato, ha portato le Compagnie e la stessa Finmare ad accollarsi debiti enormi relativi agli interessi passivi, calcolati, dalla Commissione nominata dal Ministro della marina mercantile, al 9 per cento an-

nuo, onde, per non dover garantire al capitale azionario il 4 per cento annuo disposto dal regio decreto-legge del 1936, si sono pagati interessi superiori del doppio.

Potrei continuare a lungo nell'enumerare gli esempi concreti di cattiva amministrazione da parte dello Stato, ma credo che questi accenni siano sufficienti. Non posso tuttavia tralasciare un brevissimo cenno agli avvenimenti del 1959 che sono ricordati nella relazione della Commissione.

Nel giugno-luglio 1959 i marittimi sono scesi in lotta per ottenere più eque norme di lavoro e maggiori salari, dato che quelli percepiti erano lungi dall'osservare il precetto fissato dalla Costituzione, ribadito in questi giorni, con l'autorità dell'altissima sede, dal Sommo Pontefice con l'enciclica « Mater et Magistra ».

Denunciammo, allora, noi dell'opposizione, in una non dimenticata discussione in Parlamento, che il rifiuto del Governo di trattare, prima per evitare lo sciopero e poi per ridurlo nelle sue conseguenze, rientrava nel piano di smantellamento delle linee di preminente interesse nazionale, che il ministro Jervolino già allora perseguiva. Ora ne abbiamo la prova, e dalla stessa relazione del senatore Angelini si rileva che l'impuntatura del Ministro costò alle 4 società qualche cosa come 5-6 miliardi di lire, che andarono ad aumentare il *deficit* delle società stesse e che, in parte, andarono, invece, a vantaggio dell'armamento privato.

A chi ha giovato questa politica? Rilevo ancora, dalla relazione Angelini, alcuni dati che si commentano da sé e che mi esonerano da ulteriori argomentazioni.

Alla metà del 1953, la flotta italiana era di 1.120 navi, per un totale di 3.455.000 tonnellate di stazza lorda; di queste, 82 navi, per 578 mila tonnellate, appartenevano al gruppo Finmare. A metà del 1960, cioè quando era stato quasi completamente raggiunto l'obiettivo del famoso schema Vanoni, la flotta mercantile era salita a 1.312 navi, per 5.122.000 tonnellate, e la Finmare era passata a 92 unità, per 664 mila tonnellate, il che significa che, dal 1953 al 1960, la flotta Finmare, che rappresentava il 16 per cento

dell'intera flotta nazionale, è scesa, in percentuale, al 12 per cento del naviglio nazionale.

E vi è ancora un altro dato interessante, che si rileva sempre dalla relazione del senatore Angelini: il movimento merci nei porti italiani è stato nel 1960 di circa 23 milioni di tonnellate, di cui solo 2 milioni trasportati dalla flotta Finmare. Ma ciò che è più grave è il fatto che mentre l'*export-import* italiano, in quantità di merci, è aumentato negli ultimi 5 anni ad una media del 9 per cento annuo — come ebbi a dimostrare, statistiche alla mano, nella recente discussione del bilancio del commercio estero — la partecipazione della flotta Finmare è rimasta stazionaria, mentre i trasporti effettuati dall'armamento privato e straniero sono aumentati con notevole ritmo, come risulta dalla tabella a pagina 10 della relazione.

Ecco la riprova che la politica seguita dal Governo della Repubblica è stata costantemente rivolta a favorire le attività e i settori che sono in naturale concorrenza con la flotta Finmare, onde si deve concludere che è stato seguito, in questi anni, un piano preordinato, inteso a ridurre ai minimi termini le attività future di questo importante settore dell'economia nazionale, a vantaggio illusorio degli armatori privati italiani. E dico illusorio, onorevoli colleghi, poichè il vero beneficiario di questa politica sarà, alla fine, l'armamento straniero, tutto, in una forma o l'altra, sovvenzionato e assistito dai rispettivi Stati.

La riprova è data dalle risultanze della già citata tabella a pagina 10 della relazione da cui risulta che la merce sbarcata in Italia, da navi battenti bandiera estera, è passata dai 16 milioni e mezzo di tonnellate metriche nel 1953, ai 36 milioni circa del 1960.

Ora, col disegno di legge in esame, si vorrebbe, da un lato, sanzionare la riduzione drastica dell'attività delle 4 società di preminente interesse nazionale e, dall'altro, creare le premesse per l'intero smantellamento della flotta mercantile di proprietà dello Stato.

È necessario che il Governo, nel proporre il riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, inquadri il provvedimento in uno schema generale di previ-

sioni sullo sviluppo dei trasporti marittimi da e per il nostro Paese. Nella relazione ministeriale ed in quella della Commissione manca ogni previsione, ogni programma, riducendosi il tutto ad un solo problema finanziario di decurtazione della spesa.

Ma alla nostra parte pare, onorevoli colleghi, che non sia serio discutere di questa così importante materia senza avere un programma al quale adattare i mezzi. Per esempio — e faccio un solo esempio per non sottrarre troppo tempo al Senato in questa discussione — in sede nazionale ed in sede internazionale si va elaborando una politica di aiuti ai Paesi in via di sviluppo economico, si discute su quale forma debbono assumere questi aiuti, e per il nostro Paese, il quale non è ancora in grado di esportare capitali puri, ci si è giustamente orientati verso la esportazione di macchine ed impianti a pagamento dilazionato fino a dieci e più anni o di forniture, quale partecipazione alla costituzione di società miste nei Paesi in via di sviluppo. È chiaro che si tratta di Paesi non europei e quindi interessanti i trasporti marittimi. Che cosa ne pensano l'onorevole Ministro e l'onorevole relatore? È giusto che, proprio nel momento in cui il Paese, forte delle migliorate strutture produttive, si appresta ad essere più presente nei mercati dell'Africa, dell'Asia e dell'America del sud, si sopprimano le linee per l'Africa e per il Medio Oriente?

L'onorevole Ministro questa mattina ci ha annunciato il proposito di riesaminare questo problema. Ne prendiamo atto, ma in verità questo proposito mal si concilia con la legge così come è formulata, perchè se la legge prevede uno stanziamento di circa 21 miliardi sulla base di un programma, quando l'onorevole Ministro ci dice che si propone di riesaminare questo programma, evidentemente anche l'impostazione finanziaria dei 21 miliardi deve essere riesaminata. Mi pare allora che questo sia un altro degli argomenti sui quali noi dovremmo sospendere la discussione, per riprenderla quando l'onorevole Ministro ci avrà esposto il nuovo programma del Governo.

Io non posso dire oggi, se sia opportuno o no eliminare delle linee commerciali nei traffici per l'Africa o per il Medio ed Estre-

mo Oriente; non lo so perchè mi mancano i dati di previsione. Se non si ha un programma che evidentemente va inquadrato non soltanto nella situazione economica generale del Paese, ma anche nelle previsioni di sviluppo, non possiamo avere elementi per un sano orientamento. Abbiamo la Commissione Papi che oggi sta elaborando per conto del Governo il nuovo piano economico di sviluppo; io non dico di attendere la relazione conclusiva della Commissione Papi per fare un programma, ma certo non possiamo oggi smobilitare un apparato già esistente fino a che non sapremo se dovremo o meno — e io credo che lo dovremo — sviluppare invece ulteriormente, anzichè ridurre, tale apparato.

Ecco quello che manca, e senza tali elementi la discussione di questo disegno di legge veramente perde ogni senso politico ed economico. E la cosa è tanto più grave se si considera che lo stesso onorevole relatore, per giustificare la riduzione di linee, adduce come argomento, e lo dimostra nell'allegato 10, il fatto che le linee per l'Africa e per il Medio ed Estremo Oriente sono sufficientemente servite dall'armamento privato, come se questo fosse un argomento valido nella discussione che stiamo facendo.

Inoltre, da circa due anni, si assiste ad un notevole incremento nell'intercambio tra l'area del Mar Nero e quella del porto di Genova, tanto che le importazioni via mare dalla Bulgaria, dalla Romania e dall'Unione Sovietica meridionale sono passate dalle 300 mila tonnellate del 1957 a circa 1.300.000 tonnellate nel 1960, pari al 9 per cento dell'intero traffico portuale di Genova; coi nuovi trattati commerciali, firmati lo scorso mese, tali traffici sono destinati ad aumentare, ma l'onorevole Jervolino, invece di proporre il prolungamento, per esempio, della linea Genova-Istanbul fino ai porti del Mar Nero ne propone addirittura la soppressione, salvo quella dichiarazione fatta stamattina di riesaminare il problema. Tutto ciò è giusto e logico? Se la previsione è — ecco le parole del relatore dalle quali ho tratto il convincimento che in realtà egli sia avverso come me a questo disegno di legge — che «l'intercambio mondiale è in aumento, che l'accrescimento delle popolazioni e l'elevazione del tenore di vita porteranno all'incremento

dei consumi e quindi del fabbisogno dei prodotti distribuiti nelle varie zone terrestri» e quindi all'incremento dei traffici marittimi, (pag. 6 della relazione) la politica del Ministero della marina mercantile si appalesa chiaramente come la politica dell'armamento privato capitalistico che non vuole avere rompicatole al prevedibile banchetto derivante da questo aumento dei traffici.

Voi vedete, onorevoli colleghi, da queste considerazioni, quali implicazioni derivino da un programma di sviluppo economico del Paese: il Governo sta affrontando, sia pure in modo, a nostro giudizio, insufficiente, i problemi di un ordinato sviluppo economico e l'onorevole Jervolino pretende, in contrasto con l'interesse generale del Paese, di smantellare delle strutture che devono essere riorordinate, riesaminate nel loro aspetto funzionale, ma devono essere mantenute in vita, perchè essenziali a quel processo di sviluppo di cui dicevo.

E per concludere sugli aspetti generici del problema — ne trascurò molti altri che pure sarebbe assai interessante affrontare — occorre vedere quali sono le forme di azione e di intervento dello Stato. A questo proposito, la relazione Angelini mi pare commetta un grave errore perchè ad un certo momento, trattando delle varie forme di intervento dello Stato, afferma che due sono i modi con i quali lo Stato interviene, o assumendo una gestione diretta o intervenendo con aiuti al settore privato. E l'onorevole Angelini precisa che le convenzioni interessanti la Finmare rientrano nelle forme di intervento mediante corresponsione di contributi e sovvenzioni a favore di privati per attività da cui derivano servizi di interesse pubblico; mettendo così, con evidente deformazione di carattere economico e politico, sullo stesso piano la Finmare e la flotta Lauro.

ANGELINI ARMANDO, *relatore*. Non ha sovvenzioni la flotta Lauro.

BANFI. Ho detto che quando si parla di interventi del secondo tipo, cioè mediante contributi o sovvenzioni a favore di privati, lo Stato si pone nella stessa posizione, per cui potrebbe scegliere ad un certo momento,

di sovvenzionare l'uno e non l'altro. Oggi sovvenziona la Finmare.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. Ma ci vuole una legge che disciplini la materia come la legge sulle concessioni delle ferrotranvie. Le aziende private, di Lauro e di tutti gli altri, vivono a loro rischio, non vi è una legge, non vi è nessun intervento da parte dello Stato, mentre per la Finmare vi è la legge del 1936 e ora c'è questo provvedimento che discutiamo. Quindi non si può dire che la Finmare è nelle stesse condizioni dell'armamento libero.

B A N F I . Non ci siamo capiti, senatore Angelini, io non ho detto che la Finmare e la flotta Lauro sono nelle stesse condizioni nei rapporti dello Stato; io contesto la sua affermazione, contenuta nella relazione, che l'intervento dello Stato per i finanziamenti Finmare debba essere considerato un intervento del secondo tipo.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. Questa è un'altra questione.

B A N F I . Ma ne traevo la deduzione che, postici su questo piano, considerando gli interventi a favore della flotta Finmare come interventi e sovvenzioni a favore di privati esercenti attività di pubblico interesse nazionale, si apre la porta...

R O N Z A . L'apriamo già all'articolo 10.

B A N F I . Questa è una deduzione, ma ho fatto la premessa.

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. Così si fa il processo alle intenzioni!

B A N F I . Cosicché appare chiaramente dall'insieme delle due relazioni, che si vuole mantenere in vita, per ora, il complesso delle quattro società di pubblico interesse nazionale solo per giustificare, sul piano degli interventi sovvenzionatori a privati esercenti, tutte le sovvenzioni all'armamento privato che verrà posto in condizioni di parità con

quello pubblico. E che questo fosse l'intendimento dell'onorevole Ministro appare anche chiaramente dal testo del disegno di legge che esso ha presentato al Parlamento. Io devo giudicare infatti dell'autentico proposito dell'onorevole Ministro dal testo originale, e non da quello emendato dalla Commissione, la quale ha inteso eliminare almeno gli aspetti macroscopici dell'intenzione di affossare la flotta Finmare. Prendo atto anche delle dichiarazioni rese oggi dal Ministro, ma non posso non rilevare che la sua volontà politica era quella che appare dal testo originario del disegno di legge.

Considerate, onorevoli colleghi, che l'onorevole Ministro della marina mercantile pretendeva addirittura che l'attività della Finmare e delle quattro società fosse totalmente sottratta al controllo del Ministero delle partecipazioni statali, che ha, quale preminente compito di istituto, proprio il controllo sulle aziende a partecipazione statale, tra cui la Finmare e tutte le altre. La Commissione ha rilevato tale incongruenza ed ha proposto delle modifiche giuste. Certo che sono giuste tali modifiche, ma, come ripeto, io vado cercando la volontà politica del Governo, del Ministro, e nel testo del disegno di legge che è stato presentato trovo valide indicazioni.

Pretendeva, l'onorevole Ministro, che le quattro società si raggruppessero, senza neppure udire il parere del Ministero delle partecipazioni statali, onde spianare evidentemente la strada a successivi e definitivi atti di smantellamento.

Pretendeva anche che, per le gare di appalto per le nuove commesse, fosse escluso il Ministero delle partecipazioni statali; e pretendeva di escluderlo anche dalle delibere relative alle scadenze delle convenzioni, per cui tutto poteva diventare un giochetto di famiglia.

Con l'articolo 15, poi, l'onorevole Ministro della marina mercantile si apriva, *ope legis*, la strada per l'accelerato smantellamento delle società a partecipazione statale. Anche questo la Commissione ha soppresso.

Che questo disegno di legge fosse contrario all'interesse dello Stato, era così evidente che la stessa maggioranza democristiana della Commissione, come ho detto, non se l'è

sentita di approvare queste norme; ne ha modificate alcune ed ha soppresso gli articoli 4 e 15, che erano i più significativi. Ma lo spirito del disegno di legge resta e ci trova decisamente schierati all'opposizione.

Il progetto Jervolino conferma che le vecchie alleanze tra monopolio privato e Governo sono più vive che mai malgrado lo insegnamento del Sommo Pontefice. Questo progetto deve essere respinto nell'interesse del Paese; il monopolio deve essere battuto.

Studieremo insieme un altro disegno di legge, il cui schema è già stato predisposto dal Gruppo socialista; ne dobbiamo studiare un altro che tenga conto del programma di sviluppo economico del Paese, che tenga conto degli interessi generali del Paese e che tenga conto anche degli interessi particolari dei dipendenti, dei marittimi che lavorano in questo settore.

Onorevoli colleghi, se voi respingerete questo disegno di legge compirete un'opera buona nell'interesse del Paese e non correrete il rischio, certo, a nostro giudizio, di dover riconoscere tra poco di avere male legiferato, cosa che non è rara per voi. Noi però vogliamo fare una legge buona, capace di portare a soluzione, nell'interesse generale del Paese, questo delicato problema dei trasporti marittimi. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Crollalanza. Ne ha facoltà.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 1179 sottoposto al nostro esame, riguardante il riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale ricalca quello Cassiani n. 1875, del 6 dicembre 1956, che decadde per la fine della seconda legislatura. Quel disegno di legge (i colleghi che fanno parte della 7ª Commissione ricorderanno), trovò vivacissima opposizione in seno alla Commissione da parte degli esponenti di tutti i Gruppi politici e critiche vivaci anche in quest'Aula, allorchè si discusse il bilancio della Marina mercantile per l'esercizio 1957-58. In tale circostanza, a conclusione del mio

intervento, ebbi a presentare un ordine del giorno del seguente tenore: « Il Senato, pur rilevando con compiacimento il crescente sviluppo dell'armamento libero, convinto della necessità del rinnovo delle convenzioni marittime con le quattro Compagnie sovvenzionate di preminente interesse nazionale, che assolvono ad un indispensabile servizio pubblico, che può anche prescindere, per alcune linee, in una visione degli interessi politici della Nazione, da criteri strettamente economici, fa voti: 1) che sia rielaborato il piano compilato a suo tempo dalla speciale Commissione del C.I.R., tendente a ridurre ulteriormente gli attuali servizi, già inadeguati alle esigenze del Paese, in modo da riportarli gradatamente all'efficienza di anteguerra; 2) che in conseguenza sia intensificata la ricostruzione della flotta appartenente alle quattro Compagnie, che attualmente ha ancora una consistenza di poco più di 600 mila tonnellate di stazza lorda, di fronte a quella di 1 milione e 400 mila tonnellate del 1937; 3) che, nel riordinamento dei servizi, venga eliminata la sperequazione oggi esistente nell'assegnazione delle linee tra il versante adriatico e quello tirrenico, il quale ultimo assorbe l'80 per cento del limitato tonnelloso sovvenzionato a disposizione, ripristinando il tradizionale equilibrio esistente in passato tra i due mari; 4) che siano accolte le istanze della Comunità dei porti adriatici, ispirate non soltanto a principio di giustizia distributiva e a salvaguardia di legittimi interessi, ma miranti anche a ridare alla bandiera nazionale quella posizione di preminenza che aveva nel passato sulle linee con l'opposta sponda e col bacino orientale del Mediterraneo; 5) che, in considerazione di ciò, siano potenziati i servizi con la costa Dalmata, riattivata la linea Bari-Durazzo, ed incrementati i viaggi col Mar Nero e gli altri scali del Levante; 6) che siano ripristinate, in relazione all'attuale consistenza e all'ulteriore ricostruzione del naviglio, le sedi di armamento presso i vari porti, secondo i criteri adottati con le convenzioni del 1936, in modo da eliminare i concentramenti monopolistici attualmente esistenti; 7) che, infine, venga sottoposto

al Parlamento il nuovo piano dei servizi marittimi ».

Quest'ordine del giorno, non poteva essere accettato *sic et simpliciter* dal ministro Cassiani, il quale però ebbe a dichiarare che considerava con il maggiore interesse quanto in esso era prospettato e che perciò lo accettava come raccomandazione.

Successivamente, però, in seno alla 7ª Commissione, essendo riecheggiate sul progettato riordinamento dei servizi marittimi, le critiche e le polemiche che si sviluppavano in misura crescente nel Paese, il ministro Cassiani non esitò a dichiarare — ed io mi rivolgo al Presidente della Commissione, al senatore Corbellini, per chiedere testimonianza di quello che affermo — che ormai considerava superato il disegno di legge predisposto, in quanto riconosceva che molte delle critiche espresse erano fondate, e che pertanto esso sarebbe stato oggetto di rielaborazione, così da poter essere ripresentato al Parlamento in una forma più aderente agli interessi della Nazione.

L'impegno del Ministro non ebbe poi concreta attuazione ed il disegno di legge rimase sostanzialmente accantonato, sicchè fu giocoforza, essendo scadute le convenzioni del '36 con le compagnie, procedere nei loro riguardi di proroga in proroga, determinando una situazione incresciosa e per certi aspetti illegale, per cui, alla fine del 1960, i crediti delle suddette compagnie verso lo Stato sono ammontati a una cifra che si aggira sugli 80 miliardi. Mi corregga il Ministro ove fosse inesatto il ricordo che io ho di questa situazione.

Ho detto in precedenza che l'ordinamento sottoposto ora al nostro esame ricalca quello del progetto di legge Cassiani; aggiungo che esso non solo non migliora l'attuale situazione delle linee in esame, ma la peggiora. Difatti, mentre nel 1937 le quattro Compagnie sovvenzionate avevano in esercizio 84 linee e 241 navi per 1 milione ed oltre 500 mila tonnellate, cioè il 43 per cento della flotta nazionale; mentre attualmente sono in esercizio appena 44 linee con 92 navi, per un complesso di 664.545 tonnellate, e cioè il 12 per cento della consistenza della nostra flotta; secondo il piano previsto dal disegno

di legge, presentato dal ministro Jervolino, dopo le radiazioni delle navi che saranno demolite per vetustà e la loro sostituzione con quelle già in costruzione o in via di essere impostate, la situazione della flotta Finmare dovrebbe essere la seguente: 35 linee servite da 73 navi, per 648.545 tonnellate di stazza lorda.

Le ulteriori riduzioni, come i colleghi avranno letto nella pregevole relazione del senatore Angelini, si riferiscono a 5 linee di carattere locale che, con il disegno di legge stralcio 1541, si propone di passare allo armamento libero, ed a 6 linee di carattere internazionale, di cui si propone la soppressione.

Per un quadro più esauriente della situazione, è da considerare inoltre che l'età delle navi costituenti la flotta della Finmare è la seguente: il 17,1 per cento ha un'anzianità da quindici a venti anni: il 18,6 per cento oltrepassa l'anzianità di vent'anni. In complesso dunque il 35,7 per cento del naviglio, attualmente in servizio presso le 4 Compagnie di preminente interesse nazionale, è notevolmente vecchio; e di esso quello superiore ai 25 anni rappresenta il 24,8 per cento, pari a 110.000 tonnellate.

Di fronte ad una così alta percentuale di navi vetuste e a scarsa velocità, tra le quali vi sono ancora le famose « Liberty », che navigano a 10 nodi e mezzo, la relazione del senatore Angelini, contrappone, per altro, il programma delle nuove costruzioni — e di ciò dobbiamo dare atto al ministro Jervolino — che contempla 18 unità per 186.000 tonnellate di stazza lorda, e per una spesa complessiva di 136 miliardi; ma se ciò varrà a ringiovanire alquanto la flotta, non la renderà certo adeguata, quantitativamente, alle esigenze della Nazione e non la metterà quindi in condizioni tali da fronteggiare la concorrenza della bandiera estera.

Secondo il relatore — e qui mi rincresce, onorevole Angelini, di rilevare una sua affermazione — tale programma fronteggerebbe le esigenze dei servizi di preminente interesse nazionale. Meraviglia tale affermazione, tanto più che nella relazione, pregevole per chiarezza di forma e ricchezza di dati, come è stato rilevato anche dal sena-

tore Banfi, vi è una implicita contraddizione, in quanto si avverte poi tra le righe una evidente perplessità circa la progettata soppressione di alcune linee di carattere internazionale!

È vero che il senatore Angelini, si riferisce prevalentemente alla soppressione della linea Tirreno-Nord Europa, ed al danno che deriverebbe al porto di Livorno, cioè al porto che, da toscano gli sta più a cuore; e ciò sta a dimostrare che egli non ha potuto non farsi eco delle preoccupazioni, delle critiche e dello stato di disagio raccolti nel suo collegio elettorale...

A N G E L I N I A R M A N D O, *relatore*. Non ho pensato a Livorno, ho pensato a Bari!

C R O L L A L A N Z A. Se non ha pensato solo a Livorno, tanto più contrasta l'affermazione che ella, fa, senatore Angelini, di sufficienza del Piano progettato, con la perplessità manifestata per l'abolizione delle 6 linee di carattere internazionale, le quali hanno indiscutibilmente un interesse non indifferente per l'attuale economia del Paese e più ancora ne avranno in un prossimo avvenire.

Il relatore giustifica il ridimensionamento della flotta di preminente interesse nazionale, in primo luogo perchè sono sopravvenuti — egli scrive — mutamenti geo-politici; in secondo luogo per la contrazione dei traffici specialmente per la concorrenza delle linee aeree; in terzo luogo perchè eccessivo è stato fino ad ora, anche in rapporto alla formula di integrazione di bilancio, l'onere che lo Stato ha sopportato per le sovvenzioni alle 4 Compagnie della Finmare.

Al riguardo è bene, onorevoli colleghi, rilevare, per quanto si riferisce agli oneri dello Stato, che se opportuna è da considerarsi la nuova formula adottata per la concessione delle sovvenzioni, in quanto essa sostituisce all'integrazione di bilancio che consente, comunque, il 4 per cento di dividendo agli azionisti — che poi praticamente, in gran parte, sono costituiti dallo Stato — il sistema forfettario, con la revisione bien-

nale limitata unicamente a determinati settori di spesa...

A N G E L I N I A R M A N D O, *relatore*. Con disposizioni di legge!

C R O L L A L A N Z A. ... illogico invece, a me sembra, è porre la valutazione delle dimensioni di un servizio pubblico come questo su un piano unicamente di ragioneria, sia pure dello Stato; tanto più che il C.I.R., nel 1956, pur suggerendo la nuova formula per le sovvenzioni, aveva proposto il loro onere in 28 miliardi: cifra questa che aveva formato allora oggetto di laboriose trattative con la Finmare, e che sembrava stabilizzata in 24 miliardi. Tanto più illogico appare dunque il nuovo traguardo massimo fissato con l'attuale disegno di legge, dalla Ragioneria generale dello Stato ed accettato dal Ministro della marina mercantile, in 21 miliardi, oltre i 500 milioni da concedersi in sovvenzioni alle Società che rileveranno i servizi locali della Sardegna e quello per le isole Tremiti.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Se lei mi permette, senatore Crollalanza, devo precisare che la Ragioneria generale dello Stato si era fermata a 18 miliardi ed il Ministro della marina mercantile ha dovuto sudare sette camicie per arrivare a 21 miliardi. Questo ho voluto spiegare perchè lei ha detto « accettato dal Ministro ».

C R O L L A L A N Z A. Non lo metto in dubbio. Sarebbe stato enorme che senza altro avesse accettato il limite massimo fissato, in un primo momento, dalla Ragioneria generale. Come Ministro della marina mercantile ha fatto il suo dovere a sudare sette camicie per ottenere più di quello che inizialmente le si voleva concedere!

Tutto ciò che ha ottenuto è comunque sempre inadeguato ed in pieno contrasto — mi si consenta dirlo — con la sollecitudine ed in alcuni casi con la disinvoltura con cui lo Stato, in determinate occasioni, non ha esitato ad elargire centinaia e centinaia di miliardi, per altre esigenze, pure se meri-

tevoli di considerazione per il loro carattere a sfondo economico o sociale. Ingiustificabile è quindi che per un servizio pubblico di tanta importanza si adoperi il contagocce nell'elargire i fondi necessari.

Questa politica di lesina è poi in pieno contrasto con l'oramai costante indinizzo dei vari Governi democristiani nei confronti dell'I.R.I.; perchè mentre non si esita a concedere a tale Istituto sempre nuovi compiti (vedi il passaggio dalle società private alle società da esso dipendenti dei servizi telefonici, vedi il piano delle autostrade per oltre mille miliardi, vedi tutta una serie di altre iniziative che finiscono con l'allargarne sempre più il raggio di attività nel campo economico) quando si tratta invece di un servizio pubblico che da tempo gli era attribuito, si vuole limitarne la funzionalità, nonostante il preminente interesse che riveste, mettendolo praticamente in condizione di grave inferiorità di fronte alla bandiera estera!

Scrivono il relatore, a giustificazione del ridimensionamento dei servizi, che vi è in atto una contrazione di traffici, dovuta anche alla concorrenza aerea. Io sostengo invece che tale contrazione sia essenzialmente da attribuirsi alla concorrenza che viene sempre più largamente esercitata dalle società private o statali delle marinerie estere.

Questa è la realtà, ed essa trova conferma nei dati che sono stati illustrati di recente in un convegno di ceti economici e marittimi a Trieste, assunto a notevole importanza per il dibattito che si è svolto e per le critiche che sono emerse nei riguardi di questo provvedimento di legge, e specialmente per la situazione determinatasi nel mare Adriatico. Da quel convegno sono emerse, tra l'altro, anche queste indicazioni: mentre nell'anteguerra l'87,52 per cento del traffico passeggeri nelle relazioni internazionali con l'Italia era assicurato dalla bandiera nazionale, nel 1959 tale partecipazione si è ridotta al 46,1 per cento, perchè la prevalenza l'ha avuta la bandiera estera. Il fenomeno si è maggiormente aggravato in Adriatico, a causa del mancato ripristino di alcune vecchie linee, soppresse in conseguenza degli eventi bellici. I passeggeri trasportati con navi straniere nei nostri porti sono passati da 100 mila unità nel 1938 a 400 mila nel 1959. Lo stesso relatore, però, mentre afferma che la contrazione permane, pur se ridotta, nelle linee per l'America, non può non rilevare — e di ciò bisogna prendere atto — invece che per il Mediterraneo vi è un aumento di traffico, perchè si passa dal 5,4 per cento di riduzione del 1959, al 21,7 per cento di aumento nel 1960. Tale notevolissimo miglioramento è evidentemente in rapporto al risveglio di tutto il mondo arabo, ed alle situazioni politiche che si sono determinate in questi ultimi anni in Asia e nel Continente africano. È dalle esigenze di vita nuova delle popolazioni, che hanno acquistato la loro indipendenza e che cercano di modernizzarsi nelle loro strutture statali e private, che vaste possibilità si profilano per il nostro Paese.

Non vale quindi l'altra giustificazione del progettato ridimensionamento della flotta p.i.n., per la mutata situazione geo-politica a seguito della guerra: primo, perchè la diminuita mostra influenza in alcune zone ci impone egualmente di mantenere i contatti con esse, non fosse altro che per prestigio politico e per non perdere completamente le posizioni; secondo, perchè mutevoli sono le vicende tra le Nazioni ed i popoli e pertanto è imprudente abbandonare posizioni che ci erano tradizionali e che possono e debbono essere riconquistate; terzo, perchè la marineria estera non cerca niente di meglio che sostituirci ed inserirsi su rotte ed in empori da noi abbandonati o che col ridimensionamento della flotta finiremmo con il perdere; quarto, perchè se si sono perduti dei mercati e dei traffici tradizionali, si ha il dovere di sostituirli con altri che bisogna cercare di acquisire, attraverso ben studiati trattati di commercio ed idonea organizzazione presso le nostre ambasciate; quinto, perchè, come già accennato, vasti orizzonti si schiudono al lavoro, alla produzione, ai tecnici ed ai capitali della Nazione con la valorizzazione delle zone depresse dell'Africa e dell'Asia.

E non ci si dica che sui mari naviga la potenziata nostra Marina libera, perchè essa, pur benemerita per intraprendenza, non può

giustamente prescindere in ogni iniziativa da un vantaggio economico pronto e sicuro. L'imprenditore privato intanto realizza una impresa, in quanto ha la certezza o la speranza di guadagnarci. Il giorno che si accorge di avere sbagliato i calcoli o le previsioni, evidentemente tira i remi in barca e fa cessare l'attività intrapresa, che per altro a lungo andare potrebbe sortire soddisfacenti risultati. Altra, invece, è la situazione per le linee di navigazione affidate alle quattro Compagnie di preminente interesse nazionale, che devono assolvere ad una funzione di servizio pubblico, e perciò debbono anche, se necessario, sopportare degli oneri, delle perdite.

Inopportuna è quindi quanto mai, onorevole Ministro, la soppressione delle sei linee di carattere internazionale. Ella all'inizio di questa seduta, con una procedura nuova, ha avuto, peraltro, l'amabilità di comunicare al Senato che mentre accetta la soppressione degli articoli 4 e 14 del disegno di legge — il primo che si riferisce al tentativo di raggruppamento delle quattro Compagnie di navigazione, il secondo che riguarda la requisizione delle navi in caso di scioperi da parte della marineria — si riserva di riesaminare con il Tesoro la possibilità di mantenere in servizio alcune delle linee che dovrebbero essere soppresse, e, in modo particolare, quella che collega Napoli con la Somalia e l'altra per il Nord Europa.

Per quanto riguarda la linea mista Tirreno-Eritrea-Somalia, è quanto mai necessario, onorevole Ministro, che essa sia mantenuta. Trattasi di una linea che risale nientemeno che al 1869, quando Rubattino con la sua gloriosa flotta acquistò la baia di Assab. Non si comprende come il Governo, dopo decenni e decenni di traffico marittimo con le sponde dell'Africa orientale e con il Mar Rosso, abbia potuto concepire l'idea di abolire una linea di tanta importanza storica ed economica!

L'Italia, anche se non ha più la colonia Eritrea, anche se ha rassegnato il mandato per la Somalia, ha interessi cospicui di carattere economico da salvaguardare su quelle sponde con la prospettiva di incrementarli ulteriormente; tanto più che vi ha lasciato un ottimo ricordo di feconda attività e di pro-

gresso, ed è oggi l'unica Nazione che, non avendo più interessi coloniali, politici e militari da difendere, si presenta in una veste tale da non poter essere sospettata da quelle popolazioni.

Considerazioni non meno importanti valgono per la linea quattordicinale Adriatico-Tirreno-Spagna, che se fosse soppressa (se ne è preoccupato anche il relatore) priverebbe, a vantaggio della Jugoslavia, i maggiori porti adriatici, oltre che Livorno, senatore Angelini, dei collegamenti che essi hanno con la Spagna, e non solamente per i traffici con quella Nazione, ma anche per quelli con il Nord Europa, perchè attraverso questa linea, si offre la possibilità di trasbordare su altre navi, che fanno servizio con l'Inghilterra, l'Olanda ed altri Paesi, le mercanzie che non trovano nei porti adriatici piroscafi idonei o disposti a riceverle.

Ingiustificati appaiono anche i motivi che consiglierebbero, come previsto dal disegno di legge, la soppressione della linea Tirreno-Nord Europa e della Tirreno-Egeo-Istanbul; a proposito della quale ultima vorrei invece segnalare al Ministro non soltanto l'opportunità di mantenerla in vita, ma anche di svilupparne l'itinerario — e ciò vale anche per la gemella che parte dall'Adriatico — nel Mar Nero, oltre i porti della Turchia, in modo da offrire ai nostri esportatori possibilità di traffici anche con le altre Nazioni che sono bagnate da quel mare, fino alla Russia. Questa è un'esigenza fondamentale per la nostra economia, ed è di interesse particolare per tutto il settore adriatico, che ha vecchie tradizioni di traffico con quei mercati.

Nè adeguata giustificazione può avere anche l'abolizione della linea del periplo italico. Onorevole Ministro, se aboliamo questa linea, che è l'unica che alimenta ancora un po' il traffico nei piccoli porti, lungo tutta la costa della Penisola, e che assicura un po' di lavoro alle maestranze portuali, mi sa dire che dobbiamo farne di questi scali marittimi? Ne facciamo dei campi di sport? Ma, via, finchè esistono delle esigenze più legittime, nonchè delle possibilità di piccolo cabotaggio, una linea di questo genere non può essere abolita, senza danno notevole per le popolazioni e per

i ceti economici e le categorie sociali che vi sono interessate!

Si dice (l'ha detto il Ministro e il relatore l'ha sostenuto in Commissione) che se si dovessero mantenere in servizio queste sei linee, ai 21 miliardi del disegno di legge bisognerebbe aggiungerne altri 2...

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. 2 miliardi e 180 milioni...

C R O L L A L A N Z A . . . per sovvenzioni da dare...

A N G E L I N I A R M A N D O , *relatore*. Oltre a circa 20 miliardi per costruzioni.

C R O L L A L A N Z A . . . oltre ad alcune decine di miliardi per le nuove costruzioni, dovendosi logicamente sostituire gradatamente le navi, che attualmente sono in servizio nonostante la loro vetustà; il che non è previsto nel programma di 186 miliardi dell'I.R.I., fino al 1963. Sostanzialmente la Finmare, e per essa l'I.R.I. dovrebbe sbarcarsi all'onere di altri miliardi di obbligazioni da emettere sul mercato. Ma ormai c'è una tale inflazione di obbligazioni in Italia, che non saranno i miliardi di ulteriori obbligazioni dell'I.R.I., necessari non soltanto per mantenere in vita un servizio di questo genere, ma anche per potenziarlo, per ammodernarlo e per renderlo più frequente, a turbare il mercato finanziario.

S A N S O N E . Il problema non consiste nei 30 miliardi: è che non si vuol fare...

C R O L L A L A N Z A . Lo so.

S A N S O N E . Questo è il problema di fondo.

R U G G E R I . Non si è voluto.

S A N S O N E . Per le autostrade i soldi ci sono.

C R O L L A L A N Z A . L'ho già rilevato, senatore Sansone.

Viceversa, onorevole Ministro, io trovo giustificato lo stralcio da questo provvedimento di legge dei servizi di linea a carattere strettamente locale, come quelli della Sardegna e delle isole Tremiti, da affidarsi a mezzo di gare a delle compagnie private. Sono favorevole perchè in effetti se le Compagnie della Finmare hanno istituzionalmente un compito di preminente interesse nazionale è illogico che gestiscano anche le linee di carattere locale; tanto più che esse possono essere servite meglio da armatori privati, occupati esclusivamente in tale esercizio. Per la linea delle Tremiti, si prevede la sostituzione dell'attuale nave « Pola », un vecchio piroscafo del 1941, di 451 tonnellate, con una motonave di 600 tonnellate; però non si indica, onorevole Ministro, sia pure a titolo informativo, quali saranno le frequenze dei viaggi, nè si danno garanzie sufficienti con la sostituzione di una sola nave, e per giunta di 600 tonnellate, per un effettivo miglioramento del servizio. A mio modo di vedere, per assolvere alle esigenze delle isole Tremiti, non più sede di penitenziari, ma divenute centro turistico di grande richiamo per la loro bellezza e le loro attrattive, specialmente da parte degli stranieri nordici e degli amatori della pesca subacquea, occorrerebbero non meno di due navi da mille tonnellate. Si potrebbe però consentire al concessionario della linea, in alcuni periodi di flessione del traffico, di utilizzare uno dei due piroscafi per compiti diversi.

Sempre a riguardo di questa linea rispetto l'opportunità di non mantenere il servizio circoscritto tra i porti di Manfredonia e di Ortona, perchè se il porto di Ortona rappresenta il naturale e conveniente capolinea per quanti scendono dal nord, è alquanto illogico e disagiata per chi risale, facendo tappa a Bari, dalla Sicilia, dalla Calabria e dalle estreme provincie della Puglia, impiegare alcune altre ore di automobile o di treno per imbarcarsi a Manfredonia. Sarebbe più logico quindi che il capolinea a sud fosse quello di Bari, lasciando naturalmente la toccata a Manfredonia per i turisti provenienti da Roma e da Napoli e per quelli che comunque affluiscono a Foggia o si dipartono dai centri della Capitanata,

M A G L I A N O . Termoli è più vicina ancora di Manfredonia.

C R O L L A L A N Z A . Termoli è a nord ed io mi riferisco al turismo proveniente dal Sud; nulla impedirebbe anche una toccata a Termoli, ma saranno il tempo e gli sviluppi delle correnti turistiche a suggerire eventuali ulteriori modifiche al servizio.

Comunque, chiusa la parentesi per quanto si riferisce alle linee di carattere locale e ritornando ai servizi di preminente interesse nazionale, debbo rilevare che non si tratta solo di mantenere le linee esistenti, ma di riportarle almeno al numero e al tonnellaggio di anteguerra, ripristinando nel contempo un giusto equilibrio tra il versante tirrenico e quello adriatico.

Le convenzioni regolate dalle leggi del 7 dicembre 1936, nn. 2081 e 2082, nel concentrare nelle quattro Compagnie della Finmare i servizi di linea, prima gestiti da 9 Società private, non trascurarono questa esigenza di equilibrio, sia ai fini dell'ordinamento delle linee e delle sedi delle Compagnie, che dei loro porti di armamento. Il rapporto percentuale delle linee tra Tirreno e Adriatico, che era allora rispettivamente del 65 e 35 per cento, e in certi periodi del 50 e del 50, oggi purtroppo si aggira su una proporzione dell'80 e del 20 per cento, naturalmente a vantaggio del Tirreno.

Le linee del Lloyd Triestino, nel 1937, erano 20: oggi sono 9 e domani, secondo il proposto ordinamento, sarebbero 7. Le linee dell'« Adriatica », e limito il confronto alle Compagnie aventi sede in Adriatico, nel 1937 erano 24, oggi 12, domani sarebbero 10. Ora, se è giustificato, come ho già detto, il passaggio delle linee locali all'armamento privato, se è naturale non ripristinare le linee interne tra le isole dell'Elgeo, che non sono più possedimenti italiani, non altrettanto può dirsi per quelle linee di carattere nazionale o internazionale ripristinate in questo dopoguerra e che col rinnovo delle convenzioni si dovrebbero eliminare.

Si è messo in evidenza, e io ne ho già accennato, il programma delle nuove costruzioni, previsto dal piano I.R.I. per il 1960-63; ebbene, nonostante l'esigenza di un maggior

numero di navi per nuove linee e per viaggi più frequenti, la situazione per le Società di navigazione aventi sede in Adriatico, dopo le radiazioni di vecchie unità e le nuove costruzioni in atto o in via d'impostazione, potrà essere così confrontata: L'« Adriatica » ha oggi 17 navi per un totale di 71.292 tonnellate di stazza lorda, a programma ultimato ne avrà 14 per 71.870 tonnellate; il « Lloyd Triestino » oggi ha 31 navi per 209.073 tonnellate, domani avrà 24 navi per 203.042 tonnellate di stazza lorda; e tutto ciò mentre i cantieri sono in crisi e mentre si pensa a ridimensionarne a due terzi l'attività.

Conseguenza di questa politica nei riguardi del mare Adriatico? È presto detto: le marine mercantili jugoslave, greche, turche e financo israelitiche ci sostituiscono in alcune rotte, sia nell'interno del nostro mare, sia verso i mercati del Levante, perchè dotate di navi più moderne e veloci o perchè effettuano viaggi con maggiore frequenza. La marina russa approfitta della carenza dei nostri servizi per i più importanti porti del mar Nero e ne istituisce uno quattordicinale tra Odessa e Venezia. Benvenuta questa iniziativa della marina russa se l'Italia non sa adeguarsi alle esigenze della nostra economia!

Una Società francese — i francesi non avevano mai avuto linee regolari in Adriatico — si affaccia anch'essa in questo nostro mare che diventa sempre più amaro, e istituisce un nuovo servizio tra Venezia ed Israele. I porti di Trieste, di Ancona, di Brindisi languono e quello di Bari si regge prevalentemente con il grande traffico delle petroliere. A Venezia, per ogni otto navi in partenza o in arrivo ve ne è una sola che batte bandiera italiana; il resto batte bandiera estera.

Tuttora inadeguate perciò, onorevole Ministro, per numero e per frequenza, a quindici anni dalla fine della guerra, sono le linee tra i maggiori porti adriatici, sbocco ognuno di essi di un vasto retroterra economico, ed i mercati del Levante e di oltre Suez, e quelle tra Ancona e la Dalmazia, e tra Bari e l'opposta sponda jugoslava, albanese e greca.

Recentemente è entrata in linea tra Brindisi e la sponda ellenica la nave traghetto della Società Adriatica, in parallelo con l'altra della Compagnia armatoriale greca; ma

anche qui i greci ci hanno preceduto. Gli armatori ellenici, infatti, da anni, con le loro varie iniziative, assorbivano l'80 per cento del traffico passeggeri nel porto di Brindisi su una importante rotta di carattere turistico.

La sperequazione dei servizi di linea tra i due mari, già di per sé incresciosa, si rivela ancora più grave ove si consideri che mentre nel Tirreno vi sono grosse società armatoriali private (come la Lauro, la Costa, la Flassio), le quali fanno la spola con tutti i Continenti con servizi regolari o saltuari, che servono i principali porti di quel versante, in Adriatico tali società sono di modeste proporzioni e di limitato raggio di azione, e quelle del Tirreno, all'infuori di qualche puntata nei porti di Trieste e di Venezia, ignorano tutti gli altri.

In conseguenza di tale situazione, gli esportatori di Bari, per esempio, che spediscono grosse partite di mandorle in India, non potendo giovare di servizi regolari di linea, subiscono il maggior costo del trasporto via terra per imbarcare la loro merce a Napoli, a Venezia o a Trieste.

Ma, onorevole Ministro, il lato maggiormente manchevole di questo disegno di legge, a mio modo di vedere, è che esso prescinde completamente dalla politica che lo stesso Governo dichiara di voler perseguire per la rinascita del Mezzogiorno d'Italia, e che, bene o male, va realizzando con l'investimento di massicci finanziamenti. Infatti, non potenziando i servizi marittimi nei maggiori porti del sud — e mi sia consentito di riferirmi in modo particolare al porto di Bari, che nell'anteguerra era toccato da numerose altre linee, che oggi non ha più — si mostra di ignorare sia l'avvaloramento agricolo in atto, sia le prospettive dell'industrializzazione, che sono a base del nuovo ciclo di attività della Cassa per il Mezzogiorno e degli investimenti che, per legge, sono tenuti ad effettuare percentualmente, nelle zone cosiddette depresse, l'I.R.I. e l'E.N.I. Perché queste prospettive non sono considerate nel disegno di legge sottoposto al nostro esame? Purtroppo dobbiamo constatare che non solo non si concedono nuovi servizi, ma non si ripristinano neppure tutti quelli che i porti meridionali avevano in passato!

Questo è molto grave, onorevole Ministro, ed è una nuova dimostrazione che anche nella politica meridionalistica si agisce a compartimenti stagni, per cui ogni compartimento ignora quello che fa l'altro.

La situazione dei maggiori porti del Mezzogiorno, onorevole Ministro, nel riordinamento dei servizi marittimi, va impostata ben diversamente. Lo dico a lei che è Ministro meridionale e napoletano per giunta. Avrà letto le giuste proteste e le istanze che sono state avanzate dalla Camera di commercio di Napoli! Ebbene, perchè Napoli non deve poter dividere con Genova come capolinea determinati servizi ed avere la possibilità, quindi, di viaggi più frequenti su determinate rotte? Perchè deve essere privata di alcuni servizi che oggi possiede? E perchè Bari per alcune destinazioni deve essere costretta ad imbarcare altrove le sue merci, quelle attuali e quelle che si avranno per il processo d'industrializzazione che si sta, sia pure faticosamente, avviando sia in città che in altri centri della nostra regione? Perchè non deve avere la possibilità di imbarcare nel suo porto i propri emigranti per l'America del Nord e per quella del Sud?

Intendiamoci: se la valorizzazione del Mezzogiorno significherà, come è logico attendersi, modifica sostanziale dello stato di cose attualmente esistente dal punto di vista economico in quelle regioni, bisognerà pure preoccuparsi di assicurare, con idonea attrezzatura di mezzi e di servizi, la possibilità di smaltire l'accresciuta produzione che si verificherà nel settore agricolo ed in quello industriale. In tal caso, onorevole Ministro, dove dobbiamo inoltrare questa produzione? Tutta a Milano, a Torino, nel Nord Europa? Nel Nord Europa indubbiamente continueremo a spedire determinati prodotti ortofrutticoli, ma il resto della produzione agricola e quella delle nuove industrie, evidentemente dobbiamo esportarla sulle rotte del Mediterraneo, verso i Paesi sorti a vita libera ed indipendente dell'Africa e dell'Asia. Sono questi i mercati verso i quali dovremo orientarci, e dove oggi si profilano maggiori possibilità di assorbimento.

Ma tutto ciò il disegno di legge lo ignora; di tutto ciò il Governo non ha voluto o saputo

tener conto! Parlo naturalmente del Governo nel suo complesso, composto cioè oltre che dal Ministro della marina mercantile, anche, e soprattutto, da quelli dell'industria, dell'agricoltura, e della Cassa per il Mezzogiorno, cioè dai Ministri particolarmente investiti di compiti meridionalistici. Essi hanno ignorato che nel disegno di legge non solo manca ogni sia pur modesto potenziamento dei servizi marittimi a favore del Mezzogiorno, ma che vi si riscontra una ulteriore flessione di tali servizi!

Prendiamo atto, invece, con piacere dell'annunziato scongiurato proposito del raggruppamento in un'unica Società delle quattro Compagnie del p.i.n.; ciò che sarebbe stato un errore, e si sarebbe risolto ancora a danno dell'Adriatico e del Mezzogiorno, per cui Napoli, Venezia e Trieste ne avrebbero, con l'abolizione delle sedi ora esistenti, fatto le spese.

Avviandomi alla conclusione devo infine osservare, che il disegno di legge che stiamo esaminando le conferisce eccessivi poteri. Ella ha tenuto a dichiarare in Commissione che il Potere legislativo non deve sostituirsi a quello esecutivo. Ha ragione, però è questione d'intendersi. Il Potere esecutivo è quello che esegue, ma chi delibera, chi decide, è il Potere legislativo. Ebbene qui a decidere dovrebbe essere non il Parlamento, ma lei e solo lei!

Tutto ciò non è ammissibile, tanto più che nessun documento in accompagnamento al disegno di legge è stato sottoposto alle Camere per illustrare quella che vuol essere la politica marinara dell'Italia, di fronte agli sconvolgimenti che la guerra ha prodotto nel settore degli scambi ed alla nuova situazione geo-politica che si è determinata nel mondo.

Lei vuole pieni poteri, ma il Parlamento dovrebbe concederglieli in giusti limiti, dopo che lei lo avrà illuminato con un'adeguata esposizione, ed avrà fornito precise e dettagliate notizie sul riordinamento dei servizi marittimi che s'intende effettuare.

Nessuna garanzia, per esempio, dà il disegno di legge circa il mantenimento o il ripristino, sia pure proporzionalmente alla flotta ricostruita, dell'immatricolazione delle

navi nei Compartimenti marittimi, in conformità delle convenzioni del 1936. In tali convenzioni fu stabilito che le quattro Compagnie di Navigazione della Fimmare avrebbero avuto sede a Trieste, Venezia, Napoli, Genova, ma che i porti di armamento allora esistenti sarebbero rimasti in efficienza; e che quindi ad essi sarebbero rimaste immatricolate le navi che costituivano la flotta delle vecchie Società che erano state assorbitate; e tutto ciò fu regolarmente adempiuto.

Per semplificare ricorderò che Bari sino al 1936 si giovava per i suoi traffici della vecchia gloriosa Società di navigazione « Puglia » che in quell'anno fu assorbita dalla « Adriatica ». Era una società intraprendente, che aveva una flotta completamente rimodernata, alla quale erano affidate in concessione dal Governo le linee interne dello Adriatico, quelle del Levante, e dell'Egitto; e quindi una vasta rete di servizi, che gestiva da alcuni decenni, fin da quando l'Austria nell'Adriatico aveva una potente flotta che si chiamava « Lloyd austriaco ». Ed allora non c'era che la società « Puglia » che in Adriatico teneva i collegamenti e faceva sventolare la bandiera italiana tra la madre Patria e la sponda dalmata, nonché negli empori marittimi che ci erano tradizionali. Quando a Pola, a Fiume, a Zara, a Spalato e nelle altre città irredente si scorgeva a distanza il fumaiolo della « Puglia » era l'Italia che arrivava, e ciò costituiva motivo di interessamento e di letizia per quelle patriottiche popolazioni. Costituite le 4 Compagnie della Fimmare ed assorbita la « Puglia » nell'« Adriatica », era logico e giusto che Bari avesse conservato il suo porto di armamento e l'immatricolazione delle sue navi al proprio Compartimento, con tutti gli annessi e connessi.

Ebbene, tutto ciò in questo dopoguerra sostanzialmente è sparito. Oggi Bari non ha immatricolato al suo porto che solo il « Bartolotta », una vecchia « carretta »; tutte le altre navi, ricostruite dall'« Adriatica » al posto di quelle affondate della ex « Puglia », sono state immatricolate a Venezia!

Onorevole Ministro, questa è violazione dei patti convenuti.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Ma io cosa c'entro?

C R O L L A L A N Z A . C'entra per le necessarie garanzie che occorre prendere nello stipulare con le Compagnie le nuove convenzioni.

Tutto quello che è avvenuto, in questo dopoguerra, ai danni di Bari non è giusto e non è logico. Ho citato Bari per esemplificare, ma la stessa situazione si può constatare in altri porti.

Onorevole Ministro, dopo quanto esposto, risulta evidente che noi non possiamo dare il nostro voto favorevole ad un ordinamento di servizi marittimi di preminente interesse nazionale, che tali interessi sacrifica e mortifica, con danno anche per il nostro prestigio nei traffici internazionali; che ignora ingiustificatamente le esigenze di vita delle regioni di tutto il versante adriatico; che infine prescinde, nella sua articolazione, dal ruolo che il Mezzogiorno e le Isole, che rappresentano la testata di un gigantesco molo proiettato nel Mediterraneo, dopo secoli di decadenza, dovranno pur avere verso il Levante e il Continente africano se, — con sincronismo di mezzi e in un'organica visione delle necessità nazionali, — saranno decisamente risollevati dallo stato di depressione in cui tuttora si trovano, ed avviati ad una sicura e luminosa rinascita.

Ella ha accennato, onorevole Ministro, all'inizio di questa seduta, al fatto che si ripromette di riesaminare il mantenimento di alcune delle linee che si volevano sopprimere; ma poi ha dichiarato che sarebbe veramente increscioso se questo disegno di legge non venisse approvato sollecitamente, perchè la spesa di tre milioni al giorno di interessi passivi da pagare alle Compagnie di navigazione, per i finanziamenti che si devono procurare dagli istituti bancari, continuerebbe a gravare sul bilancio dello Stato. Tutto ciò è certo increscioso, ma dell'inconveniente non si può fare addebito al Parlamento. Nel 1957, conoscendosi il contenuto del disegno di legge Cassiani, vi fu la protesta generale dei ceti marittimi e commerciali di Trieste, di Venezia, di Ancona, di Bari, di Palermo, di Catania, di Napoli e finanche di Genova —

che poi è la città che si trova in una situazione di minore disagio in relazione al progettato ridimensionamento dei servizi di linea —; ebbene, di fronte ad una così vasta e giustificata agitazione il Governo che avrebbe dovuto agire sollecitamente, ha esitato, perlomeno fino al luglio del 1960, a presentare un nuovo disegno di legge.

Io non dirò, come è stato sostenuto da alcuni colleghi dell'opposta sponda, che si è voluto fare in modo che il tempo passasse per potere più agevolmente creare una situazione tale da giustificare la riduzione dei servizi marittimi e consentire quindi la sostituzione di determinate linee oggi esercitate dalla Finmare per favorire l'armamento libero; non dirò questo, ma dirò che è inconcepibile tutto quello che è avvenuto. È inconcepibile, infatti, che lo Stato, il quale ha creato una situazione creditizia delle Compagnie verso il proprio bilancio per un'ingente somma di miliardi, venga oggi a dire in Senato: sbrigatevi ad approvare la legge perchè ogni giorno che ritardate fate perdere allo Stato 3 milioni. Eh no, onorevole Ministro, non diamo al Parlamento delle colpe che il Parlamento non ha!

È da augurarsi perciò che il Governo, con realistica valutazione, a chiusura di questo dibattito, rendendosi conto dell'inadeguatezza dell'ordinamento disposto di fronte alle finalità cui debbono attendere i servizi marittimi di preminente interesse nazionale, voglia ritirare il disegno di legge per rielaborarlo e risottoporlo al Parlamento alla ripresa autunnale, unitamente ad un dettagliato programma illustrativo; tenuto conto anche che la Camera, comunque, prima di quell'epoca non potrà esaminare questo disegno di legge anche se noi oggi l'approvasimo.

In tal modo, onorevole Ministro, il Governo dimostrerà di non essere insensibile alle proteste e alle critiche che si sono levate da quasi tutti i Compartimenti marittimi, ed eviterà a lei, Ministro meridionale ed apprezzato e noto meridionalista — che probabilmente avrà lottato invano per vincere le resistenze del Tesoro onde assicurarsi mezzi sufficienti per una politica di più vasto respiro in un servizio pubblico tanto impor-

tante — la paternità di un disegno di legge che è in pieno contrasto con la tradizione marinara dell'Italia, con gli interessi che la Nazione deve tutelare nei traffici mondiali e con le aspettative, purtroppo deluse, delle regioni meridionali. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Presentazione di disegno di legge

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. A nome del Ministro della

agricoltura e delle foreste ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Tutela economica della produzione granaria » (1650).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro della marina mercantile della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica, oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 13,10*).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari