

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 15 NOVEMBRE 1951

(114^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 150 milioni per il potenziamento della attività peschereccia » (N. 1951):

BORROMEO, <i>relatore</i>	Pag. 1261, 1263, 1264
MEACCI	1262, 1263, 1264, 1265
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1262, 1264, 1265
BUIZZA	1264
MASSINI	1265
TOMMASINI	1265

« Ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci » (N. 1952):

BORROMEO, <i>relatore</i>	1265
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1266
MEACCI	1266

« Modifiche alle tasse di ancoraggio dovute dalle navi nazionali ed estere che approdano nei porti dello Stato » (N. 1950):

PRESIDENTE	Pag. 1267
VOCOLI	1267, 1268
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1268

(Discussione e rimessione all'Assemblea)

« Suppressione della gestione raggruppamenti autocarri (G.R.A.) » (N. 1786):

PRESIDENTE	1261
MASTINO, <i>relatore</i>	1254
BORROMEO	1255, 1258
TOMMASINI	1257, 1258
PANETTI	1257
MASSINI	1258
GENCO	1259
PRIOLO	1260
TISSI	1261
TROIANO	1261
FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1261

La riunione ha inizio alle ore 9,50.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Canevari, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Franza, Genco, Lopardi, Mancini, Mariotti, Martini, Massini, Mastino, Meacci, Ottani, Panetti, Priolo, Ricci Federico, Ricci Mosè, Romano Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro e Voccoli.

Intervengono altresì il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Focaccia, e il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile, onorevole Tambroni.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento è presente il senatore Rolfi in sostituzione del senatore Ferrari.

GENCO, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e rimessione all'Assemblea del disegno di legge: « Soppressione della gestione raggruppamenti autocarri (G.R.A.) » (N. 1786).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Soppressione della Gestione Raggruppamenti Autocarri (G.R.A.) ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Mastino.

MASTINO, *relatore*. Anche in mancanza del parere della 5ª Commissione su questo disegno di legge, credo di dover tuttavia dire quanto mi ero proposto; e comincio col dichiarare che approvo pienamente i criteri che informano l'attuale disegno di legge. Nel 1948, con un decreto legislativo che non sono riuscito a trovare nella raccolta delle leggi, fu costituito un centro raggruppamento autocarri che prese il nome di G.R.A. e che ebbe ad operare come Azienda autonoma alle dipendenze del Ministero dei trasporti, sottoposta alla vigilanza e al controllo del Ministero del tesoro. La nascita di questo Ente per la gestione autocarri fu allora determinata dal fatto che vi era una sproporzione tra la richiesta di mezzi di trasporto e l'offerta esistente sul mercato. Poi la situazione cambiò completamente e cambiò nel senso che la G.R.A., esaurito il compito di porre a disposizione dei richiedenti gli autocarri necessari, non potette reggere alla concorrenza delle organizzazioni private, di modo che finì col trovarsi in disavanzo fortissimo. È di fronte a questo disavanzo che l'attuale disegno di legge trova la sua ragione d'essere e la sua giustificazione, ed è per questo disavanzo, che ormai permane da vari anni e che minaccia di diventare sempre più grave, che il disegno di legge medesimo propone la liquidazione della gestione. E perchè alla liquidazione si possa procedere il disegno di legge stabilisce che un Commissario venga nominato dal Ministro dei trasporti, d'accordo con il Ministro del tesoro, col compito di liquidatore.

In verità all'inizio del mio dire, quando cioè ho affermato di essere favorevole ai criteri a cui si ispira il disegno di legge, non sono stato molto felice nell'espressione. Infatti non avrei dovuto dire che sono favorevole ai principi, bensì che sono favorevole allo scopo cui vorrebbe giungere il disegno di legge, cioè alla soppressione della G.R.A.

È anche fissato nello stesso disegno di legge un termine entro il quale la liquidazione dovrebbe essere praticata, e questo termine non deve superare i nove mesi, anche se potrà essere, a giudizio del Ministero dei trasporti, prorogato. A questo punto, io che non ho competenza alcuna in materia e che non intendo quali difficoltà pratiche si possano eventualmente presentare, non sono in condizioni di poter dire se il termine di nove mesi sia sufficiente o meno; e credo che questo non sia argomento da nulla, perchè se noi diciamo con un articolo che al termine stabilito solo una proroga possa essere apportata, e che questa proroga non possa mai, unita al termine, superare i nove mesi, finiremmo in pratica con l'essere costretti a dire alcunchè di cui forse domani dovremmo riconoscere l'inopportunità.

Continua lo stesso decreto — e giungo ad un punto che, a mio avviso, è il principale — con un elegante articolo, il quale stabilisce che le attività dell'Ente vanno a favore dello Stato. È curioso che si dica che vanno a favore dello Stato le attività dell'Ente, quando poi si tratta di sopprimerlo perchè se ne riconosce la passività; per cui è intuitivo che, nel tempo stesso, come a favore dello Stato andranno le attività, non si nasconde che lo Stato si deve caricare gli oneri passivi.

Anche a questo proposito — per quanto penso che l'esame, ahimè, non possa che portare ad una conclusione melancolica, cioè al riconoscimento che lo Stato non si può sottrarre a questo obbligo — ho bisogno ancora di esaminare il decreto istitutivo della G.R.A. per vedere se, in base ai termini usati in quel decreto, si possa sostenere che non debbano passare allo Stato questi oneri, per quanto in pratica mi sembri molto difficile trovare una soluzione d'indole diversa. Ad ogni modo il problema è importantissimo.

L'altro problema d'importanza, per quanto transitoria, non minore, è quello relativo al

personale. Si tratta in definitiva di circa 1.500 persone. A questo proposito è bene leggere quanto è detto negli articoli specifici.

Il personale dipendente della G.R.A. cesserebbe dallo impiego o dal lavoro alla data di entrata in vigore della presente legge. Esso è ammesso ad un trattamento di licenziamento conforme alle attuali disposizioni di legge ed ai contratti vigenti. Una parte del personale dovrebbe essere provvisoriamente trattenuto, previa autorizzazione del Ministero dei trasporti, fino all'espletamento delle pratiche di liquidazione. Poi altro personale ancora sarebbe ammesso o a chiedere di essere assunto presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in qualità di agenti straordinari presso la direzione generale delle Ferrovie dello Stato, oppure a chiedere il passaggio nei ruoli dei funzionari delle Ferrovie dello Stato e dello Ispettorato generale della motorizzazione civile. Si prevede ancora il numero delle assunzioni di questo personale nelle determinate categorie, ma si dice altresì che non tutti potranno essere assunti. Quindi a quel personale che non faccia domanda, sarà concessa una indennità la quale, se si tratta di personale impiegatizio, sarà pari a tre mensilità di stipendio, comprese le altre indennità accessorie, nella misura spettante alla data di entrata in vigore della presente legge. Se si tratta poi di personale salariato, tale indennità sarà pari a 90 giorni della paga, comprese le altre indennità accessorie nella misura spettante alla data di entrata in vigore della presente legge. Se si tratta poi di personale impiegatizio e salariato che, pur avendo fatto domanda, non può però essere assunto nelle categorie ora da me indicate, l'indennità di licenziamento è pari rispettivamente a sei mensilità dello stipendio e a 180 giornate di paga, comprese in ambedue i casi le altre indennità accessorie.

Tentando di giungere a una conclusione pratica, io dico che quando ho manifestato la mia adesione in genere all'attuale disegno di legge ho inteso farlo fissando dei termini e, direi, dei limiti. Approvo il progetto come programma di liquidazione della G.R.A., ma desidero che la Commissione lo discuta prima ampiamente, onde poi poter più consapevol-

mente stendere un parere preciso e particolareggiato. Gradirei, se mi è lecito esprimermi in questi termini, che l'attenzione e la discussione della Commissione venissero portate soprattutto sul trattamento da fare al personale. E penso che, siccome questo del personale, oltrechè l'aumento delle passività che sarebbero a carico dello Stato, è uno dei motivi che preoccupa giustamente chi ha preparato questo disegno di legge, se una innovazione deve essere apportata, ciò deve farsi nel senso di rendere migliori le condizioni di collocamento fuori servizio del personale stesso; anche perchè sarà questo, d'altra parte, uno dei mezzi per favorire il passaggio dalla situazione attuale, che è anormale, ad una situazione che anormale non sia.

BORROMEO. Io ho esaminato un po' la situazione di questa Gestione raggruppamenti autocarri, e, francamente, non posso nascondere, direi addirittura, lo stupore per quello che è stato l'andamento di questa gestione. Si tratta di un Ente statale che oggi ci presenta una situazione che non può non impressionare.

Doveva questo Ente svolgere un'attività in momenti particolarmente difficili per i trasporti e fu costituito avendo noi a disposizione quella massa di autocarri che aveva già dato vita a quel centro autocarri di cui si parla nella relazione. L'atto istitutivo di questo Ente stabiliva che oneri e profitti erano a carico dello Stato. Andando ad esaminare l'andamento dell'attività dell'Ente, apprendiamo che negli anni 1945-46 esso realizzò degli utili che sono molto modesti, soprattutto se li raffrontiamo con quelli che poi sono stati i *deficit* degli esercizi successivi. Infatti, mentre nei due esercizi 1945-46 avemmo un utile di 109 milioni che passò nelle casse dello Stato, negli esercizi successivi viceversa i risultati furono i seguenti: nel 1947 si verificò una perdita di 279 milioni; nel 1948 una perdita di 576 milioni; nel 1949 una perdita di 933 milioni; e, mentre per il 1950 si prevedeva una perdita di 750 milioni, viceversa per accertamenti più esatti fatti successivamente si è verificata una perdita di oltre 900 milioni. Si ha quindi una perdita totale netta di oltre 2 miliardi e mezzo.

Questi risultati non possono che farci meditare, e il discorso potrebbe spaziare su tutto quello che avviene nelle varie attività che sono create dallo Stato. Abbiamo già parlato a lungo di ciò, se ne è parlato in questi giorni proprio in Assemblea a proposito di un disegno di legge che prevede la costituzione di altri Enti statali per un'altra attività industriale e commerciale.

Certo è che in questo campo dei trasporti automobilistici abbiamo visto in varie epoche questa attività espletata da privati e dallo Stato. Abbiamo avuto epoche d'oro per questa attività, in Italia e fuori. Abbiamo avuto l'Africa Orientale che ha veduto dei privati giungere con i loro autocarri e fare buoni e cattivi affari, sfruttando quello che potevano sfruttare, ritirandosi intelligentemente a tempo debito dopo aver fatto dei denari, oppure insistendo, rimettendoci cospicue somme, anche per le vicende disastrose che si sono verificate colà.

Ora ci troviamo di fronte ad un'azienda di Stato la quale aveva un compito preciso e limitato nel tempo, soltanto cioè fino a quando non si fosse ripristinata una situazione normale nel campo dei trasporti. Ma, venuto a cessare il momento eccezionale, naturalmente l'amministratore dell'azienda statale non si è preoccupato, e non si preoccupa, di comprendere quello che si verifica di nuovo nella situazione e di prendere o di suggerire i provvedimenti opportuni. E le cose continuano ad andare avanti così. Noi dovremmo avere il diritto di conoscere a fondo l'andamento delle cose e sapere come si sono determinate tutte queste perdite. Noi sappiamo che ogni giorno che passa è qualche milione che lo Stato perde, perchè purtroppo la situazione si è ulteriormente aggravata. Pertanto francamente io non posso che deplorare, per questa che purtroppo non è altro che una modesta particolarità nel quadro generale delle attività che si svolgono nell'ambito dello Stato, questo stato di cose e quindi non posso che invitare la Commissione ad approvare con la massima celerità la liquidazione di questo Ente che costa ai cittadini italiani congrue somme giornaliere.

Naturalmente sono d'accordo con il collega Mastino, il quale ha messo in rilievo che so-

prattutto due questioni interessano maggiormente: l'una è quella del termine; l'altra è quella del personale. Il disegno di legge prevede un termine per la liquidazione di questa gestione; il collega Mastino domanda se questo termine sarà sufficiente o meno. Per poter rispondere bisognerebbe conoscere esattamente quella che è la situazione di questa azienda e quali difficoltà potrà incontrare questa liquidazione. Un termine però va fissato perchè l'esperienza ci insegna che cosa accade in certe liquidazioni, che se, non sono fatte a termine prestabilito, non si chiudono mai! Infatti, fintanto che è in vita una azienda in liquidazione, naturalmente sono in vita tante altre cose che interessano un certo numero di individui.

Per quel che riguarda il personale, poi, ci saranno senz'altro delle osservazioni da fare. Purtroppo anche in questo caso lo Stato si trova nella critica situazione in cui è solito trovarsi quando è costretto a liquidare un Ente. Si crea questo Ente perchè si deve superare una certa fase difficile, e questo Ente dovrebbe avere una scadenza determinata, perchè per lo meno nelle speranze di tutti è che questa fase difficile abbia a concludersi sollecitamente; ma quando l'Ente va in liquidazione, lo Stato si trova a dover sopportare le spese per il personale — cosa che abbiamo visto in tanti provvedimenti di liquidazione di altri Enti creati soprattutto in occasione della guerra — che in notevole parte deve rimanere a carico dello Stato per lo meno per un certo periodo di tempo. Si ha quindi per lo Stato un danno diretto ed un danno indiretto.

Comunque è giusto che ci si debba preoccupare del personale, e, per esempio, osservo che negli articoli 10 ed 11 sono stabiliti dei criteri che non condivido, cioè i criteri secondo cui il personale che ha fatto domanda e che poi non ha potuto avere il passaggio nella Amministrazione dello Stato, viene ad avere un trattamento di liquidazione che mi pare irrisorio. Sono queste, però, questioni di dettaglio che potranno essere esaminate durante l'esame particolareggiato dei singoli articoli.

Come ho già detto, l'atto istitutivo di questo Ente stabiliva che lo Stato faceva suoi i benefici ed anche gli oneri; ma che cosa è accaduto? Che quando il Tesoro si è accorto del-

l'andamento disastroso di questa gestione ha chiuso i forzieri, di modo che questo Ente non paga più i suoi debiti. Che i debiti riguardano in gran parte imponenti complessi industriali che possono attendere, è vero; se mai ciò potrà concorrere a quel disordine amministrativo, a quel disordine economico che in ogni caso dovrebbe essere evitato. Ma abbiamo anche dei piccoli creditori, alcuni dei quali rischiano di fallire perchè lo Stato non paga questo Ente, avendo il tesoro risposto che, essendo andate le cose talmente male, bisognava attendere che tutto fosse chiuso, salvo i crediti privilegiati che sarebbero stati pagati puntualmente. Per cui lo Stato è costretto a tirar fuori quello che è necessario per pagare gli stipendi di persone che ormai non fanno pressochè niente. Ma, come ripeto, quel che a noi più interessa è che vi sono dei terzi i quali sono costretti a constatare come lo Stato purtroppo sia il peggiore debitore che esista e come non si preoccupi affatto delle conseguenze di queste sue inadempienze, che in alcuni casi potranno portare anche al fallimento i più modesti creditori.

Comunque, riservandomi di intervenire ulteriormente in sede di discussione degli articoli, faccio appello alla Commissione perchè sollecitamente sia chiusa questa attività che, nella mente di coloro che la crearono, avrebbe dovuto essere limitatissima nel tempo e concludersi almeno tre o quattro anni prima di oggi.

TOMMASINI. La mia posizione, e con essa anche quella dell'attuale Sottosegretario ai trasporti, senatore Focaccia, è, nei riguardi della soppressione della G.R.A., ben definita da tempo, in quanto, fin dall'ottobre del 1948, nella nostra qualità di relatore amministrativo io e tecnico lui al bilancio dei Trasporti, accennammo alla necessità di far scomparire l'inutile bardatura di guerra che si chiama G.R.A. Ragion per cui oggi da parte mia non solo per coerenza debbo dire che sono favorevole alla soppressione della G.R.A., ma anche perchè in questi tre anni, come è stato annunciato dal collega Borromeo, la scala delle perdite, dei *deficit* è andata progressivamente aumentando.

Il collega Borromeo ha toccato in proposito un punto delicato, mettendo in rilievo che la situazione della G.R.A. è oggi tale che, se si

trattasse di un privato, la si chiamerebbe fallimentare, in quanto questo Ente non paga più il personale (e i debiti verso il personale ce li potrà precisare il Sottosegretario ai trasporti), non paga più i fornitori (e, tra questi, bene ha detto il collega Borromeo, i piccoli fornitori sono i più largamente danneggiati).

Mi sembra, pertanto, che le conclusioni cui è giunto il collega Borromeo possano essere accettate in linea di massima da tutti, compreso il nostro relatore. Senonchè io vorrei pregare il relatore, quando non sia in condizioni di farlo oggi, e il Sottosegretario ai trasporti, di analizzare un po' quali sono state le cause di questa disastrosa situazione, perchè negli atti fondamentali abbia a restare affermata e giustificata la ragione per la quale viene soppresso questo Ente.

Come fu impiantata la G.R.A.? Con una donazione da parte degli alleati di un parcheggio di automezzi. Ciononostante la sua gestione è passiva: i sostenitori della G.R.A. fanno però presente che la G.R.A. è costretta ad esercitare numerosi servizi che non le vengono pagati, primo quello di sostituire i normali mezzi di trasporto nelle città in caso di sciopero.

Ora, poichè si tratta di un vero e proprio processo, che deve avere una sua logica e motivata conclusione, cioè un verdetto, occorre che il senatore ed avvocato Mastino sia messo in condizione di emettere una sentenza tale da dimostrare che la soppressione di questo Ente è stata oggetto di profondo ragionamento, di considerazioni giustificate, e di conclusioni alle quali non si poteva fare a meno di arrivare.

Resta il fatto del personale, il quale va indubbiamente considerato.

Ma, mentre si deve essere disposti a prendere in esame con benevolenza tutte quelle che possono essere le situazioni anche particolari del personale, si deve assolutamente impedire che con speciosi pretesti fondati su tali situazioni si finisca col rimandare la liquidazione di questo Ente, il quale per ogni giorno in più di vita costa all'erario un danno che, da quel che si sente dire, può essere paragonato, nella media, a 2 milioni al giorno.

PANETTI. Dopo quanto è stato esposto dai colleghi che mi hanno preceduto circa l'opportunità di esprimere un giudizio di in-

sieme sulla serietà e sulla fondatezza dell'attività di questo Ente, io credo che sarà necessario avere elementi un po' precisi sui nuovi mezzi di trasporto che, a quanto mi è stato riferito, sono stati acquistati dalla G.R.A. Bisogna notare che le dotazioni originali erano di automezzi antiquati, a benzina, che ormai avranno perduto o quasi ogni valore venale; ma a quanto ho sentito la G.R.A. avrebbe acquistato degli automezzi più moderni. Vorrei pertanto sapere se questi acquisti sono stati fatti con i suoi stessi mezzi di bilancio oppure direttamente dallo Stato. Mi pare che questo sia un punto da chiarire per l'orientamento sul giudizio che stiamo per emettere.

MASSINI. Penso, con i compagni del mio Gruppo, che l'argomento in esame abbia bisogno di una maggiore meditazione e da questo punto di vista non ho potuto non apprezzare le perplessità del collega relatore, mentre mi sono sembrate un po' troppo definitive le sentenze del collega Borromeo ed anche del collega Tommasini.

Dell'argomento fondamentale nessuno ha parlato, all'infuori del collega Panetti. Nessuno si è chiesto: che cosa ha fatto fin'ora questo Ente e che cosa probabilmente potrebbe ancora fare?

Ci si è limitati a parlare del passivo, ripetendo il vecchio *slogan* delle aziende di Stato che non sanno mai esplicitare bene la propria attività, al contrario dei privati, i quali, anzi, aggiungerei io, sanno fare tutto troppo bene, perchè guadagnano fior di miliardi in modo più o meno onesto, e sempre a spese dei lavoratori.

BORROMEO. Gli amministratori delle aziende statali si preoccupano molto, troppo poco delle perdite.

MASSINI. La realtà è che ci si preoccupa dei contribuenti solo quando fa comodo, e così avviene anche per i disoccupati.

Se si dovessero sopprimere tutte le aziende passive, statali o non, l'elenco sarebbe molto lungo, a cominciare dalle ferrovie in concessione, tanto per rimanere un po' nell'argomento, e — perchè no? — anche dalle Ferrovie dello Stato. Infatti, quanti milioni al giorno il contribuente spende per tenere in piedi le ferrovie? Altro che due milioni! Noi abbiamo la nostra precisa opinione sul passivo ferroviario e sulla non esattezza di queste cifre.

Comunque, se andiamo a guardare le aziende passive, vediamo che ci sono aziende molto più passive che non la G.R.A. Pertanto mi sembra che non sia argomento fondamentale quello del passivo. Bisogna guardare se è un'azienda che ha reso e che può ancora rendere qualcosa.

Diciamo pure, tuttavia, una parola sul passivo. Poco fa il collega Borromeo ha ricordato gli utili dell'azienda nel 1945 e nel 1946, e ha anche ricordato i passivi dei successivi esercizi; c'è da rilevare però che in queste cifre sono compresi, se non erro, i 400 milioni annui di ammortamento che non tutte le aziende di Stato, comprese quelle che noi tutti conosciamo, fanno figurare nei loro bilanci. Pertanto, se togliamo i 400 milioni di ammortamento ogni anno, ecco che già più della metà di tutti gli esercizi diventa attiva.

Orbene, che cosa ha fatto fin'ora questa istituzione e che cosa eventualmente può fare in seguito? Se noi riguardiamo il problema su un orizzonte più vasto, sappiamo che esiste il grosso problema nazionale del coordinamento dei trasporti, del quale abbiamo parlato anche qui in diverse occasioni. Questa G.R.A., indubbiamente, ha una esperienza in proposito, ha dei funzionari qualificati ed ha anche dei servizi appropriati, per cui in vista di questo coordinamento — che speriamo possa avvenire il più presto possibile — potrà rendersi forse utile. Tra un anno, o al massimo due anni, quando questo problema sarà venuto a maturazione, dovremo creare forse un altro organismo simile a quello che andiamo ora a sopprimere. A questo punto, per inciso, dico che molte categorie di autotrasportatori hanno espresso il loro parere o contrario o perplesso sulla soppressione di questo Ente, per quanto si deve considerare che per essi si tratta di un'azienda concorrente. Molti ritengono infatti che per una certa attività di coordinamento la G.R.A. possa essere ancora utile.

TOMMASINI. Dal momento che dice questo, potrebbe fornirmi qualche nome? Vorrei sapere chi sono, siccome io personalmente non ne conosco nessuno.

MASSINI. Ella sa meglio di me che gli Enti di autotrasportatori sono almeno una dozzina e mezzo; comunque, se vuole, potrà portarne l'elenco. Se mi chiede chi è a favore

e chi è contro, non lo saprei precisare al momento; però so per certo, lo ripeto, che parecchie categorie di autotrasportatori hanno manifestato la loro perplessità oppure la loro contrarietà alla soppressione di questo Ente.

Una volta così impostato il problema, penso che non si possa tanto alla leggera sopprimere la G.R.A. e che sia opportuno esaminare più a fondo, nell'ambito delle intere possibilità di sviluppo più o meno immediato dei trasporti e del loro coordinamento, se non convenga, dato anche e soprattutto che i passivi possono essere contenuti e la gestione può essere migliorata, mantenere ancora in vita questo Ente. Il collega Panetti accennava poco fa all'acquisto di nuovi automezzi da parte della G.R.A., e ciò potrebbe essere l'indizio di una volontà di ben fare. Teniamo presente, inoltre, che da oltre 4.000 dipendenti che la G.R.A. aveva all'inizio, siamo giunti ora a soli 1.500 scarsi, e che quindi un grande taglio è già avvenuto. Cosa è meglio allora, spendere 3 miliardi e mezzo subito, come è già previsto per la liquidazione completa dell'azienda, oppure tentare ancora per un anno o due, il che comporterebbe eventualmente una ulteriore perdita di un altro miliardo in due anni, e tenere in vita questa azienda per vedere se può ancora rendere qualche cosa in vista di tutto quel che ho detto prima?

Si è accennato qui alla soppressione delle amministrazioni; ma intanto, per quello che modestamente so, gli uffici della motorizzazione civile hanno dovuto preparare dei nuovi locali, e quindi la soppressione delle amministrazioni si ridurrà alla semplice soppressione di un nome, in quanto tutta l'attività di questo ente dovrà essere continuata dal reparto motorizzazione. Avverrà per questa G.R.A. la stessa cosa che avviene per altri Enti con passivi effettivi che, pur sciolti, poi continuano a vivere sotto altri nomi, per altri scopi, e quel benedetto contribuente, che di tanto in tanto ricordiamo quando ci fa comodo, continua a pagare lo stesso come prima, forse più di prima.

Per la questione del personale nessuno ha fatto eccezioni. È chiaro che questo personale bene o male ha servito, come è chiaro che nel caso che, contrariamente alla nostra opinione, questo Ente dovesse essere così brutalmente

ed immediatamente soppresso, bisogna preoccuparsi di esso. E il disegno di legge in parte se ne è preoccupato sia con l'assorbimento di questo personale da parte di altri Enti, sia con qualche altra facilitazione.

Per concludere, penso che non si possa alla leggera decidere della soppressione di questo ente. Se non può essere accettata una proposta di sospensiva per un maggiore e perfezionato studio di questo argomento, anche in vista delle prossime trasformazioni che potranno avvenire nel ramo dei trasporti in caso di coordinamento, io presenterò la richiesta di discussione del problema anziché in sede deliberante, in sede referente, per poi portarlo all'esame dell'Assemblea plenaria.

Queste sono le proposte che, a nome del mio Gruppo, mi permetto di sottoporre alla Commissione.

GENCO. A me pare, onorevoli colleghi, che non sia stato messo in evidenza da nessuno, nè da quelli che hanno parlato a favore della soppressione, nè da quelli che hanno parlato contro, se lo Stato debba in questo specifico campo degli autotrasporti abdicare completamente alla sua funzione e debba lasciare questo campo libero alle aziende private. Il problema è proprio e solo questo; cioè, deve lo Stato ridurre semplicemente la sua funzione nel campo dei trasporti ai trasporti ferroviari, mantenendo le Ferrovie dello Stato e sussidiando le ferrovie concesse e non fare niente nel campo degli autotrasporti? A mio parere — ed è per questo che sono perplesso su questo disegno di legge — dichiaro che una soppressione *sic et simpliciter* mi trova assolutamente dissenziente. Il collega Massini ha detto che gli autotrasportatori sono in parte contrari a questa soppressione; non è vero, sono tutti favorevoli ed è di questo che diffido. Gli autotrasportatori si sono tutti scagliati contro la G.R.A., senza eccezione. Basta leggere le riviste specializzate, le quali continuano ancora ad attaccare il nostro presidente Corbellini, perchè, quando era Ministro, ha ricostruito la rete ferroviaria dello Stato. E si capisce perchè lo attaccano: se la rete ferroviaria dello Stato fosse rimasta nelle condizioni in cui si trovava nell'anno 1946, oggi noi probabilmente da Bari a Roma verremmo con gli autocarri privati della ditta X

o Y. Il fatto che gli autotrasportatori stiano insistendo da anni per la soppressione di questa attività da parte dello Stato, lascia intravedere che ad essi fa comodo togliere di mezzo qualsiasi ostacolo per rimanere padroni del campo. Ma deve, ripeto, lo Stato proprio abdicare del tutto alle sue funzioni nel campo degli autotrasporti? A mio parere, no. Stante lo sviluppo che gli autotrasporti hanno assunto, sia per il trasporto delle persone che, e soprattutto, per il trasporto delle cose, noi dobbiamo constatare che ogni giorno il traffico merci in ferrovia subisce una emorragia, e le statistiche parlano chiaro al riguardo. Poichè a questa flessione non è possibile ovviare, nè si può costringere per legge l'individuo a servirsi delle ferrovie, lo Stato dovrà sostenere per le ferrovie dei *deficit* sempre più gravi, fino al punto di essere costretto a chiudere la gestione. Lo Stato quindi non può rinunciare a questa rivale nel campo degli autotrasporti.

È necessario piuttosto vedere che cosa è possibile fare in questo campo. Io non voglio entrare stamane nell'argomento perchè ritengo che la Commissione non sia matura per prendere una decisione, dato anche il fatto che è stata ventilata una domanda di rimessione all'Assemblea. Per quanto ne so, ritengo naturale il cattivo funzionamento dell'azienda. I prezzi stabiliti dalla G.R.A. sono minori di quelli richiesti dai privati, gli automezzi forniti dagli alleati, oltre ad essere ormai antiquati, funzionano a benzina, con maggior costo quindi di carburante. Resta da vedere ora se, ridimensionando l'azienda, riducendo cioè allo stretto indispensabile il personale, e dotandola di materiale nuovo, essa possa essere in grado di aumentare i propri profitti. Non sono infatti del parere di sopprimere la G.R.A., perchè in tal modo lo Stato verrebbe ad abdicare alla sua funzione in questo settore. Occorre, però, vedere, in sede di coordinamento dei trasporti, quale sorte si debba far subire a questo, e agli Enti consimili. Alle ferrovie potranno essere affidati i trasporti a lunga distanza, ma i trasporti terminali per le zone dove non esistono ferrovie, come in Calabria, Basilicata ed altre regioni d'Italia, possono essere almeno in parte affrontati dallo Stato. Attualmente le aziende di trasporti che hanno ottenuto una concessione, la difendono con i

denti, ed anche se la loro gestione suscita il malcontento della popolazione, pur tuttavia continuano nella loro attività, perchè essa procura loro notevoli guadagni. Ciò è anche dimostrato dal numero delle domande per la concessione di trasporti di persone e di merci che giornalmente vengono presentate al Ministero. Nè d'altra parte, per ottenere la concessione, occorrono particolari garanzie, perchè è sufficiente che l'autocarro sia collaudato perchè la domanda venga accolta.

Il problema va quindi visto nel quadro più generale del problema del coordinamento fra i trasporti ferroviari ed i trasporti automobilistici.

Se non erro, la G.R.A. possiede delle officine le quali avrebbero potuto servire alla manutenzione e riparazione degli automezzi statali. Per inciso noto qui che sarebbe interessante sapere quante macchine possiede lo Stato e partitamente quante ne possiedono il Ministero dei trasporti, il Ministero degli interni, il Senato e così via. Chi è pratico di automobili sa che l'automezzo ha bisogno di un certo lavoro di manutenzione; e spesso può far comodo all'autista, al meccanico o all'economista di un determinato Ministero di affidare la macchina ad una officina privata la quale per una riparazione di 2.000 lire ne faccia pagare 10.000, in modo che il di più del guadagno viene diviso fra le persone che hanno partecipato all'operazione. Le officine della G.R.A. pertanto, se esistono, potrebbero essere utilizzate per la manutenzione degli automezzi. Si nota infatti una tendenza da parte degli organi statali a svincolarsi dalle officine dello Stato. Ciò avviene per la Polizia, per la Croce Rossa, per i vari Ministeri.

Per quanto riguarda il personale della azienda, la sistemazione come cantoniere, ad esempio, non mi sembra sufficiente. Esistono nella G.R.A. ragioniere, ingegneri, dottori commercialisti. Non mi sembra possibile pensare di sistemare questo personale nelle cantoniere, e, per giunta, in località lontane dalla propria residenza d'origine. Anche per questo particolare problema occorrerà provvedere.

E con ciò ho finito.

PRIOLO. Anche a nome del senatore Mancini dichiaro di associarmi alla proposta del collega Massini.

TISSI. Anch'io dichiaro la mia perplessità circa la soppressione della G.R.A., con la quale lo Stato verrebbe a rinunciare alla sua funzione nel campo degli autotrasporti. Per poter giudicare con maggiore cognizione di causa occorrerebbe esaminare con sicurezza le cause delle perdite subite dalla G.R.A.: sapere, ad esempio, se i disavanzi sono dovuti al parco degli autocarri, che sono vecchi, vanno a benzina e non sono adeguati alla necessità di trasporti, oppure per il carico notevole dell'ammortamento od altro, in modo da poter stabilire, se, con la dotazione di mezzi nuovi, i proventi potrebbero essere aumentati.

TROIANO. Mi associo alla osservazione del senatore Tissi. È certo che parte almeno di questi disavanzi sono causati con tutta probabilità dall'invecchiamento degli autocarri, che vanno a benzina, ecc. Credo però che ci sia anche da parte dell'amministrazione una certa colpevolezza, e si dovrebbe indagare su questo punto. Si deve infatti constatare che tutte le aziende statali e parastatali presentano tare del genere. Sarebbe quindi il caso di indagare a fondo sulle ragioni di tali disavanzi e di colpire con rigore chi eventualmente avesse mancato.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come rappresentante del Governo dichiaro di dover difendere il disegno di legge. Del resto esso risponde ad una mia convinzione avvalorata dal fatto che io sono stato fra i primi a sostenere che questo, come altri Enti consimili, dovevano essere soppressi. Le ragioni che suffragano la necessità di tale soppressione sono molte, ma non posso in questo momento enunciarle tutte. Mi riservo comunque di esporle quando mi sarò procurato tutti gli elementi attinenti alla questione.

È certo che la gestione dell'Ente ha lasciato a desiderare da quando si è affacciata la concorrenza privata. Ma esistono anche altre cause che ne hanno ostacolato l'attività, delle quali vale la pena di approfondire l'esame, cosa che potrà essere fatta quando, come dico, avrò raccolto maggiori dati al riguardo.

PRESIDENTE. Informo la Commissione che da parte dei senatori Massini, Meacci, Voccoli, Troiano, Rolfi, Cappellini, Priolo e Mancini, è stata avanzata domanda di rimessione del disegno di legge all'esame dell'Assemblea

plenaria. La discussione pertanto passa da questo momento dalla sede deliberante alla sede referente.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 150 milioni per il potenziamento della attività peschereccia** » (N. 1951).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 150 milioni per il potenziamento dell'attività peschereccia ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Borromeo.

BORROMEO, *relatore*. Il presente disegno di legge prevede lo stanziamento di un contributo per promuovere e sussidiare l'attività peschereccia secondo il seguente programma di opere: costruzione in cantieri nazionali di nuove navi e galleggianti per la pesca e per il trasporto del pescato; miglioramento di navi e di galleggianti esistenti, mediante nuove installazioni per uso della pesca; impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti della pesca; impianto di stabilimenti per la fabbricazione di reti e di altri attrezzi da pesca; impianto di magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento delle barche da pesca; di officine per la riparazione dei mezzi e degli attrezzi per la pesca; di manufatti a terra occorrenti per l'impianto di nuove tonnare e di altri sistemi di pesca, e per il miglioramento di quelli esistenti; costruzione e sistemazione di peschiere e di altri manufatti per l'allevamento del pesce e di altri animali acquatici; costruzione e miglioramento di mercati all'ingrosso del pesce; acquisto e rinnovazione di reti, lampade con relativi impianti di alimentazione e ricarica di accumulatori elettrici, funi, filati, cavi, tele ed altre materie ed attrezzature da pesca; impianti, a bordo e a terra, di frigoriferi per la conservazione del pescato ed impianti a terra per la produzione del ghiaccio; provviste ed impianti a bordo di apparecchi radiofonici ricetrasmittenti.

tenti, ultrasonori, ecometri, ed ogni altro impianto ed apparecchio che il progresso tecnico appresta al fine di ridurre od eliminare il logorio e la perdita degli attrezzi da pesca, di incrementare la produzione ittica e di tutelare la sicurezza della vita umana in mare; l'istituzione ed il funzionamento di orfanotrofi per i figli dei pescatori, di case di riposo per i pescatori inabili ed altri istituti di assistenza morale e materiale per i pescatori; campagne esplorative per la ricerca di nuovi campi di pesca; ogni mezzo di propaganda del consumo dei prodotti della pesca; ogni altra attività ed iniziativa intesa ai fini di cui sopra.

Per un tale complesso di opere vengono stanziati 150 milioni di lire per l'esercizio finanziario 1951-52, da devolversi in contributi il cui ammontare non superi il limite massimo del 50 per cento della spesa. Non si può non riconoscere che la cifra stanziata è estremamente esigua; d'altra parte, se le disponibilità non sono maggiori, dobbiamo accontentarci del poco. Chiedo pertanto alla Commissione l'approvazione del disegno di legge, col preciso rilievo però che ben altro avrebbe dovuto essere l'importo finanziario del provvedimento.

MEACCI. Desidererei conoscere quali sono i criteri di cui si tiene conto nell'assegnazione dei contributi previsti dal presente disegno di legge.

La somma è già di per sé così esigua che basterebbe l'applicazione di una sola delle voci previste dall'articolo 1 per assorbirla completamente.

Viene quindi naturale di chiedersi in qual modo verrà dato corso all'accoglimento delle domande, chi sarà a distribuire i sussidi. Si parla nel disegno di legge di un comitato tecnico, di cui verrà sentito il parere, ma non risulta che in esso siano rappresentati i diretti interessati, cioè i pescatori e le loro cooperative.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'importanza del presente provvedimento è in funzione del fatto che era stato abolito ogni e qualsiasi contributo per l'incremento della pesca. E debbo dichiarare agli onorevoli senatori che il ripristino dell'attuale contributo, che pure è modestissimo e quasi infinitesimale, è costato al Ministero della marina mercantile una notevole fatica,

perchè il Tesoro non intendeva accedere alle sue richieste. I problemi della pesca non sono purtroppo molto sentiti in Italia, nonostante che tale attività incida notevolmente sulla bilancia economica nazionale.

Fino al 1950 noi abbiamo amministrato in questo settore residui di vecchi bilanci seguendo il criterio di aiutare, oltre che i singoli, le cooperative. Ad esempio alla cooperativa di Fano — e il senatore Cappellini può confermarlo — sono stati erogati 3 milioni. Nell'aiutare le cooperative, che sono Enti economici e associativi, abbiamo inteso contribuire a garantire l'operosità di notevoli gruppi di pescatori.

Con la presentazione dell'attuale disegno di legge si intende raggiungere lo scopo di rendere ancora più oculata l'attribuzione dei contributi. Nella vecchia disposizione di legge, che in definitiva è riportata qui nella sua quasi totalità, non era previsto nessun comitato, nemmeno con funzioni consultive, ma era il Ministro della marina mercantile che, con un suo decreto, vagliate le domande, stabiliva le assegnazioni e l'ammontare dei contributi. Si è creduto opportuno creare questo comitato tecnico, il cui parere naturalmente non è vincolante, perchè esso indubbiamente costituisce un elemento di maggior garanzia per una più equa valutazione delle istanze.

Le istanze per ottenere i contributi debbono essere accompagnate dall'indicazione del lavoro che le cooperative o i singoli intendono compiere e debbono essere corredate dai preventivi di spesa. È su tali preventivi, opportunamente valutati, che viene stabilito l'ammontare dei contributi, il quale non deve superare il 50 per cento della spesa.

Il provvedimento rappresenta, soprattutto sul piano morale, un notevole incentivo al rafforzamento e al miglioramento dell'industria della pesca. Si tratta di un primo passo. Francamente non siamo soddisfatti nemmeno noi dell'esiguità della cifra, perchè 150 milioni sono ben poca cosa. E se la Commissione del Senato, nell'approvare il disegno di legge, vorrà far presente con un ordine del giorno la necessità che, per il prossimo esercizio finanziario lo stanziamento venga aumentato, troverà consenziente non soltanto chi in questo momento ha l'onore di parlarvi, ma anche e

soprattutto il Ministero della marina mercantile.

BORROMEO, *relatore*. Cogliendo l'invito dell'onorevole Sottosegretario, e sicuro di interpretare l'unanime pensiero della Commissione, presento il seguente ordine del giorno:

« La 7ª Commissione permanente del Senato (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile), nell'approvare il disegno di legge: " Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 150 milioni per il potenziamento dell'attività peschereccia ", rileva la inadeguatezza dello stanziamento per la integrale realizzazione delle finalità che il provvedimento si propone e fa voti che negli esercizi futuri la somma da erogare in contributi per il potenziamento dell'attività peschereccia sia adeguatamente aumentata ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Pongo anzitutto in votazione l'ordine del giorno presentato dal senatore Borromeo, di cui è già stata data lettura.

(È approvato).

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

Art. 1.

È autorizzata a carico del bilancio del Ministero della Marina mercantile per l'esercizio finanziario 1951-52, la spesa straordinaria di lire 150.000.000 per sussidiare:

a) la costruzione in cantieri nazionali, di nuove navi e galleggianti per la pesca, o per il trasporto del pescato;

b) il miglioramento di navi e di galleggianti esistenti, mediante nuove installazioni per uso della pesca;

c) l'impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti della pesca;

e) l'impianto di magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento delle barche da pesca; di officine per la riparazione dei mezzi e degli attrezzi per la pesca; di manufatti di uso collettivo per i pescatori;

f) la costruzione di manufatti a terra occorrenti per l'impianto di nuove tonnare e

di altri sistemi fissi di pesca e per il miglioramento di quelli esistenti;

g) la costruzione e la sistemazione di peschiere e di altri manufatti per l'allevamento del pesce e di altri animali acquatici;

h) la costruzione o il miglioramento di mercati all'ingrosso del pesce;

i) l'acquisto e la rinnovazione di reti, lampade con relativi impianti di alimentazione e ricarica di accumulatori elettrici, funi, cavi, filati, tele ed altre materie ed attrezzature da pesca;

l) gli impianti a bordo e a terra di frigoriferi per la conservazione del pescato ed impianti a terra per la produzione del ghiaccio;

m) la provvista e l'impianto a bordo di apparecchi radiofonici ricetrasmittenti, ultrasuoni, ecometri ed ogni altro impianto ed apparecchio che il progresso tecnico appresta al fine di ridurre od eliminare il logorio o la perdita degli attrezzi da pesca, di incrementare la produzione ittica e di tutelare la sicurezza della vita in mare;

n) l'istituzione ed il funzionamento di orfanotrofi per figli di pescatori, di case di riposo per pescatori inabili ed altri istituti di assistenza morale e materiale per i pescatori;

o) le campagne esplorative per la ricerca di nuovi campi di pesca;

p) ogni mezzo di propaganda del consumo dei prodotti della pesca;

q) ogni altra attività ed iniziativa intesa ai fini di cui alle precedenti lettere.

L'ammontare del contributo non può superare il limite massimo del 50 per cento della spesa.

La corresponsione del contributo è disposta con decreto del Ministro per la Marina mercantile, sentito un comitato tecnico, composto dal Sottosegretario di Stato per la Marina mercantile, che lo presiede, dal Direttore generale della pesca e del Demanio marittimo e da tre esperti, nominati dal Ministro per la Marina mercantile.

Esercita le funzioni di segretario del Comitato un funzionario amministrativo di grado non inferiore all'ottavo.

MEACCI. Mi chiedo se, per far sì che la piccola somma prevista serva a qualche cosa, non sia opportuno eliminare alcune delle voci

contemplate in questo articolo. Mi sembra per esempio il caso di sopprimere le lettere *c)*, *d)* ed *e)* che riguardano l'impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce, la fabbricazione delle reti, la conservazione del pescato e così via, opere tutte la cui costruzione richiede spese rilevantissime e non certo colmabili con la somma prevista. E così dicasi per la lettera *h)* (costruzione e miglioramento dei mercati all'ingrosso del pesce), la lettera *l)* (impianti a bordo e a terra di frigoriferi e impianti a terra per la produzione del ghiaccio), la lettera *m)* (provvista e impianto a bordo di apparecchi radiofonici ricetrasmittenti, ultrasonori ecc.), la lettera *n)* (istituzioni di orfanotrofi e case di riposo). Tutte queste voci andrebbero tolte dal presente disegno di legge. Ad esso si dovrebbe provvedere con stanziamenti a parte. Rimarrebbero così le lettere *a)*, *b)*, *f)*, *g)*, *i)*, *o)*, *p)*, *q)*, che del resto rispondono alle domande più numerose. In tal modo si eviterà, per quanto possibile, la polverizzazione della somma o la sua destinazione a pochissime persone, lasciando insoddisfatta e senza alcun beneficio la grande massa degli interessati.

BUIZZA. Dichiaro, dopo quanto ha detto l'onorevole Sottosegretario circa la reticenza del Tesoro a concedere questo stanziamento, che voterò l'articolo 1 così come è formulato, perchè esso elenca tutte le voci attinenti alla pesca che potranno formare oggetto di contributo quando nel futuro avremo a disposizione assegnazioni più consistenti.

BORROMEO, *relatore*. Mi dichiaro contrario alla proposta di soppressione avanzata dal senatore Meacci e lo pregherei di non insistere. Sono il primo a riconoscere l'insufficienza dello stanziamento, ritengo però che il presente provvedimento vada considerato come una specie di legge istitutiva di contributi dello Stato per le voci che si elencano. D'altra parte non so quanto sia opportuno creare per ciascuna voce altrettanti singoli stanziamenti, come sembra chiedere il senatore Meacci. Ciò porterebbe ad evidenti complicazioni. Sono dell'avviso che si debbano evitare le pletore di leggi e, se è possibile avere una legge unica per questo settore, mi pare che ciò sia tanto di guadagnato.

Facciamo quindi in modo di non dividere la presente legge in tante legghine separate, accet-

tiamo il carattere istitutivo del provvedimento e, nello approvarlo così come esso è, auguriamoci che nei prossimi bilanci del Ministero della marina mercantile risultino per questo punto somme ben superiori a 150 milioni.

MEACCI. Dichiaro di ritirare le mie proposte soppressive qualora si stabilisca che vengano chiamati a far parte del comitato tecnico i rappresentanti delle organizzazioni sindacali e delle cooperative

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono d'accordo con quanto osservato dall'onorevole relatore. Aggiungo che la stesura del testo legislativo è stata fatta tenendo presente la necessità di dimostrare che la pesca ha bisogno di notevoli e consistenti elargizioni da parte dello Stato. Se noi avessimo redatto una legge di limitatissima portata non saremmo certamente riusciti a dimostrare l'assunto che lo Stato deve fare tutto quanto è in suo potere per la pesca. Quindi bene ha detto il senatore Borromeo che il presente è un disegno di legge di carattere istitutivo.

Per quanto riguarda il presente stanziamento debbo dichiarare che noi ci preoccupiamo, come abbiamo fatto per il passato con i residui a cui ho fatto cenno, di raggiungere capillarmente il maggior numero possibile di richiedenti, e quindi sarà soprattutto la lettera *i)* della legge ad essere applicata, perchè è chiaro che per il miglioramento delle navi o per lo impianto di stabilimenti o di cantieri occorrerebbero ben altri stanziamenti che non l'attuale.

Comunque la legge resta e sarà legittima, una volta approvata la richiesta di un aumento dello stanziamento per i futuri esercizi finanziari.

Per quanto si attiene infine al comitato tecnico come ho detto poc'anzi, si tratta di una innovazione democratica alla legge del 1940. Non ho difficoltà ad affermare che i tre esperti di cui si parla dovrebbero essere, negli intendimenti del Ministero, i rappresentanti delle tre confederazioni cooperative esistenti. Il Comitato è istituito proprio a questo scopo. Io credo, d'altra parte, che il piano sul quale opera la legge non sia di pertinenza dei sindacati.

Non esistono in seno al comitato questioni sindacali da risolvere, poichè si tratta semplicemente di stabilire dei contributi. Del resto i sindacati sono già rappresentati, come le cooperative, nel consiglio nazionale per la pesca.

MASSINI. Ho appreso con piacere che è intenzione del Ministero dare prevalenza a quelle voci che possono racchiudere le richieste della maggioranza della categoria. Non so però se non sia meglio formulare questo concetto in un capoverso da aggiungere all'articolo 1 in modo da dargli un valore ancora più determinante.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Su questo punto prendo formale impegno.

TOMMASINI. Esprimo il voto che nella distribuzione dei contributi, ora e nel futuro, si evitino le costruzioni di doppioni di stabilimenti od impianti.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ciò è da escludersi tecnicamente.

Faccio un esempio per illustrare a quali esigenze ci si vuol riferire nel provvedimento. A Lampedusa si pesca il pesce azzurro. Gran parte del pescato viene però rigettato in mare perchè il mercato di quell'isola non può assorbirlo. Se però si potesse costruire un piccolo stabilimento di conservazione del pesce, che con una spesa di soli 5 o 6 milioni sarebbe realizzabile, si potrebbe ovviare a un sì grave spreco di prodotto.

MEACCI. Propongo il seguente emendamento aggiuntivo al terzo comma dell'articolo 1: dopo le parole «tre esperti nominati dal Ministro per la marina mercantile» aggiungere le altre «su designazione delle organizzazioni cooperative nazionali esistenti».

TAMBRONI, *Sottosegretario per la marina mercantile*. Dichiaro di accettare questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo pertanto ai voti l'articolo 1 con l'emendamento aggiuntivo al terzo comma testè proposto dal senatore Meacci. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Alla copertura dell'onere di lire 150.000.000 derivante dalla presente legge si provvede mediante la utilizzazione di una corrispondente aliquota dei fondi accantonati sul capitolo 453 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1951-52.

(È approvato).

Art. 3

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad appor- tare, con propri decreti, le occorrenti varia- zioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo com- plesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:
«Ripristino del concorso statale nel paga- mento degli interessi sui mutui pescherecci»
(N. 1952).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Ripristino del concorso statale nel pagamento degli inte- ressi sui mutui pescherecci».

Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Bor- romeo.

BORROMEO, *relatore*. Il presente prov- vedimento è connesso con il disegno di legge precedente. Si tratta in questo caso di prestiti ammessi al beneficio del concorso statale nel pagamento degli interessi. Tali prestiti riguar- dano alcune voci già previste dall'altro disegno di legge, e cioè: costruzione e miglioramento di naviglio; impianto di stabilimenti e magaz- zini per la lavorazione, conservazione, distri- buzione dei prodotti della pesca e per l'approv- vigionamento delle barche e di manufatti di uso collettivo per i pescatori; provvista di reti e di ogni altro attrezzo, nonchè di materie prime per la loro fabbricazione; costruzione e miglioramento di mercati all'ingrosso del pesce.

Per queste attività lo Stato prevede un contributo del 3 per cento sugli interessi per

le operazioni di credito, stanziando allo scopo 3 milioni per l'esercizio in corso e 3 milioni per ciascuno degli esercizi successivi fino ad un totale di 20 milioni.

Anche per questo disegno di legge possiamo fare le stesse osservazioni che per il precedente, sull'esiguità della somma stanziata. Ne raccomando comunque, con le stesse riserve, l'approvazione alla Commissione.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche il disegno di legge in esame non è altro che una affermazione di principio dell'intervento dello Stato in materia. Una delle ragioni per le quali il ricorso al fido risultava estremamente difficoltoso era rappresentata dall'alto tasso di interessi. Si è pensato di ovviare a questo inconveniente attraverso la concessione del credito statale del 3 per cento nel pagamento degli interessi per un periodo sperimentale di sei anni.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il Ministro per la Marina mercantile è autorizzato, a decorrere dall'esercizio 1951-52, a concedere il concorso nel pagamento degli interessi nella misura del 3 per cento e per le operazioni di credito peschereccio d'impianto e di miglioramento, fino al loro ammortamento e per una durata massima di anni sei. Le suddette operazioni di credito debbono riguardare:

a) costruzioni, in cantieri nazionali, di nuove navi e galleggianti per la pesca e per il trasporto del pescato;

b) miglioramento di navi e galleggianti esistenti, mediante nuove installazioni per uso della pesca;

c) impianto di stabilimenti per la lavorazione del pesce e dei sottoprodotti della pesca;

d) impianto di magazzini per la conservazione e la distribuzione del pescato e per l'approvvigionamento delle barche da pesca, di manufatti di uso collettivo per i pescatori;

e) provvista di reti da pesca, cavi, ormeggi, lampade e quant'altro possa occorrere per l'attrezzatura peschereccia, compresi filati,

fibre vegetali ed ogni altra materia prima destinata alla confezione di attrezzi da pesca;

f) costruzione e miglioramento di mercati all'ingrosso del pesce.

Possono compiere le operazioni di credito di cui al presente articolo le Casse di risparmio, i Monti di Credito su pegni di 1ª categoria, gli Istituti di credito agrario, nonché gli altri Enti ed Istituti che vi siano autorizzati con decreto del Ministro per il tesoro di concerto con quello per la Marina mercantile. I mutui saranno garantiti mediante ipoteca sugli immobili, e sui natanti, che dovranno essere rispettivamente assicurati contro i rischi dell'incendio e contro quelli della navigazione.

MEACCI. Propongo la soppressione dell'ultimo periodo del secondo comma: « I mutui saranno garantiti mediante ipoteca sugli immobili, e sui natanti, che dovranno essere rispettivamente assicurati contro i rischi dell'incendio e contro quelli della navigazione ». Non comprendo infatti la ragione dell'inserimento di tale norma nel disegno di legge. Saranno gli istituti di credito a chiedere le garanzie che ritengono più opportune, e, se ci sarà chi riuscirà ad ottenere un credito senza garanzia di ipoteca, non vedo perchè si dovrebbe impedirlo.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La ragione della disposizione sta nel fatto che gli istituti di credito sono restii a finanziare questo settore. Ci si è visti perciò costretti a stabilire per legge questa garanzia, per la considerazione che, se viene tolta, nessun istituto farà fido.

MEACCI. Dati i chiarimenti forniti dall'onorevole Sottosegretario, non insisto sul mio emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Il credito per la costruzione e l'acquisto di battelli e di attrezzi da pesca e delle materie di cui alla lettera e) del precedente articolo, per l'impianto e l'esercizio di magazzini di deposito e di vendita e per qualsiasi altro impianto concernente l'industria della pesca,

esercitato da coloro che vi sono o possono esservi autorizzati a mente dell'ultimo comma dell'articolo 1, è di pieno diritto garantito da speciale privilegio legale secondo i modi e i limiti di cui all'articolo 50 del testo unico delle leggi sulla pesca approvato con regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604.

(È approvato).

Art. 3.

Ad integrazione degli stanziamenti di cui all'articolo 93 del testo unico delle leggi sulla pesca approvato con regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604, all'articolo 8 della legge 3 giugno 1935, n. 1281 ed all'articolo 3 della legge 21 maggio 1940, n. 626, sono annualmente assegnate, a partire dall'esercizio finanziario 1951-52, le seguenti somme:

Esercizio 1951-52	L. 3.000.000
» 1952-53	3.000.000
» 1953-54	3.000.000
» 1954-55	6.000.000
» 1955-56	2.500.000
» 1956-57	2.500.000

(È approvato).

Art. 4.

Alla copertura dell'onere di lire 3.000.000, relativo all'esercizio 1951-52 si provvede mediante la utilizzazione di una corrispondente aliquota dei fondi accantonati sul capitolo 453 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modifiche alle tasse di ancoraggio dovute dalle navi nazionali ed estere che approdano nei porti dello Stato » (N. 1950).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alle tasse di ancoraggio dovute dalle navi nazionali ed estere che approdano nei porti dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Farò io stesso una breve relazione.

Il presente provvedimento consiste in un aggiornamento del tasso di ancoraggio nei confronti della svalutazione della lira. Tale tasso era stato aumentato di dieci volte l'anteguerra, mentre con l'attuale disposizione l'aumento verrebbe portato a 20 volte.

Si erano affacciate preoccupazioni, specie da parte del Ministero dei trasporti, sulle conseguenze di questo aumento, temendosi che le navi estere avrebbero preferito dirottare in altri porti in concorrenza con i nostri. Ma si osserva che la tassa di ancoraggio imposta dal nostro erario è così esigua, che non può certo imputarsi ad essa la tendenza a preferire il porto di Marsiglia ed i porti del nord Europa per quanto riguarda in particolare il traffico svizzero. Le ragioni della concorrenza che ai porti liguri vanno facendo il porto di Marsiglia e quelli del nord Europa sono ben diverse e più profonde.

Raccomando pertanto alla Commissione l'approvazione del disegno di legge.

VOCOLI. A nome dei miei compagni di Gruppo, dichiaro di non essere contrario al disegno di legge sia perchè ritengo opportuno adeguare le tariffe di ancoraggio all'attuale valore della moneta, sia perchè condivido l'avviso del Sottosegretario che tale aumento non svierà le navi dall'approdo in determinati porti, e particolarmente nei porti liguri.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo pertanto all'esame degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

Le tasse di ancoraggio stabilite dall'articolo 20 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dalla legge 21 dicembre 1905, n. 590, dal regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2284, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, dal regio decreto-legge 6 novembre 1930, n. 1636, convertito nella legge 17 aprile 1931, n. 466, dalla legge 14 marzo 1940, n. 240 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi a propulsione meccanica nazionali

e per le estere equiparate, in virtù dei trattati, alle nazionali, sono fissate come segue:

A) *per approdo*:

a) a lire 75 per ogni tonnellata di stazza netta, se si tratta di navi provenienti dall'estero;

b) a lire 18 per ogni tonnellata di stazza netta, se si tratta di navi che navigano esclusivamente fra i porti, le rade e le spiagge dello Stato;

B) *per abbonamento*:

a) a lire 175 per ogni tonnellata di stazza netta, se si tratta di navi provenienti dall'estero;

b) a lire 55 per ogni tonnellata di stazza netta, se si tratta di navi che navigano esclusivamente fra i porti, le rade e le spiagge dello Stato.

VOCCOLI. Mi sembra che ci sia disparità fra le navi che pagano approdo per approdo e quelle che fanno l'abbonamento. Infatti, mentre il 18 sta nel 75 quattro volte, invece il 55 nel 175 sta appena tre volte. Vorrei pertanto che queste due misure si equiparassero proporzionalmente, elevando la cifra minore, e cioè il 18; ciò andrebbe a tutto vantaggio degli uffici e dei servizi della marina mercantile.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Senatore Voccoli, dato che sulla fissazione dell'ammontare delle tariffe è stato raggiunto un accordo anche con le associazioni sindacali, la pregherei di non insistere.

VOCCOLI. Non insisto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

Le tasse di ancoraggio stabilite dall'articolo 21 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2284, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi a vela nazionali e per le estere equiparate, in virtù dei trattati, alle nazionali, provenienti da porti situati fuori del mare Mediterraneo, sono fissate come segue:

a) a lire 18 per ogni tonnellata di stazza netta non eccedente le cento;

b) a lire 25 per ogni tonnellata di stazza netta eccedente le prime cento.

(È approvato).

Art. 3.

Le tasse di ancoraggio stabilite dall'articolo 22 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2284, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi a vela nazionali e per le estere equiparate, in virtù dei trattati, alle nazionali, addette esclusivamente alla navigazione nel mare Mediterraneo, limitato allo stretto di Gibilterra e al canale di Suez e in esso compresi il Mar Nero, il Mar di Marmara e il Mar di Azof, sono portate a lire 18 per ogni tonnellata di stazza netta eccedente le 50.

Le navi a vela fino alle 50 tonnellate sono esenti dalle tasse di ancoraggio.

(È approvato).

Art. 4.

I diritti di cui all'articolo 23 della legge 29 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto-legge 28 dicembre 1924, n. 2284, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, sono fissati come segue:

a) a lire 4 per ogni tonnellata di stazza netta per le navi che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merci non eccedente il quinto o il decimo delle tonnellate di stazza netta;

b) a lire 200 per ogni tonnellata di merce sbarcata o imbarcata per le navi che sbarchino o imbarchino un numero di tonnellate di merce non eccedente il ventesimo delle tonnellate di stazza netta;

c) a lire 700 per ogni passeggero imbarcato o sbarcato.

(È approvato).

Art. 5.

Il diritto previsto dall'articolo 23-bis aggiunto alla legge 23 luglio 1896, n. 318 dal regio decreto-legge 5 aprile 1928, n. 912,

convertito nella legge 6 dicembre 1928, n. 3116, e modificato dal regio decreto-legge 24 settembre 1936, n. 2042, convertito nella legge 7 gennaio 1937, n. 186 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi a propulsione meccanica e a vela nazionali ed estere equiparate, che compiono crociere turistiche, è portato a lire 260 per ogni passeggero.

Il deposito, di cui al quarto comma dell'articolo 1 del regio decreto-legge 24 settembre 1936, n. 2042, è elevato a lire 440 per ogni passeggero.

(È approvato).

Art. 6.

La tassa annuale di ancoraggio stabilita dall'articolo 24 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto 22 marzo 1923, n. 830, e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per le navi nazionali a propulsione meccanica addette al servizio di rimorchio nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato è fissata a lire 25 per ogni cavallo indicato di potenza sviluppata dalle rispettive macchine.

Propongo di sostituire, per ragioni di maggiore esattezza, la parola: «potenza» alla parola «forza» all'ultima riga di questo articolo. Metto ai voti l'articolo come risulta dalla modifica da me proposta. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 7.

I diritti previsti dall'articolo 30 della legge 23 luglio 1896, n. 318, modificato dal regio decreto 22 marzo 1923, n. 830 e dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 5 maggio 1947, n. 665, per la concessione delle patenti di sanità sono fissati come segue:

a lire 35 per le navi a vela di stazza netta inferiore alle 51 tonnellate;

a lire 90 per le navi a vela di stazza netta fra le 51 e le 100 tonnellate;

a lire 265 per le navi a vela di stazza netta superiore alle 100 tonnellate e per le navi a propulsione meccanica di stazza netta inferiore alle 501 tonnellate;

a lire 440 per le navi a propulsione meccanica di stazza netta superiore alle 501 tonnellate;
(È approvato).

Art. 8.

Per le navi a propulsione meccanica, per le quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, siano in corso di validità le tasse di ancoraggio pagate sotto l'impero delle precedenti leggi, la misura della tassa, quale è prevista dall'articolo 1, sarà imposta in proporzione del periodo intercedente tra la data di entrata in vigore della presente legge e la scadenza della tassa già corrisposta, sotto deduzione della tassa di ancoraggio già pagata proporzionalmente al medesimo periodo. In modo analogo sarà determinato l'ammontare del supplemento della tassa per le navi addette al servizio di rimorchio di cui all'articolo 6.

Le navi a propulsione meccanica abbonate alla tassa di ancoraggio possono rinunciare ai benefici dell'abbonamento e chiedere invece che, in sconto della tassa di ancoraggio dovuta in base al precedente articolo 1, sia computata la tassa già pagata per abbonamento in proporzione del periodo corrente fra il giorno in cui la nuova tassa di ancoraggio comincia ad essere dovuta e la scadenza dell'abbonamento.

Per le navi a vela le disposizioni dei precedenti articoli 2 e 3 saranno applicate a misura che scadrà il periodo di validità delle tasse corrispondenti pagate sotto l'impero delle leggi precedenti.

Nessun aumento sarà apportato ai diritti di patente sanitaria durante il periodo di validità delle patenti stesse.

(È approvato).

Art. 9.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 12,17.