

(N. 854-A)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Tesoro e *ad interim* del Bilancio

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GENNAIO 1950

---

Comunicata alla Presidenza il 27 marzo 1950

---

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile  
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951.

---

## PREMESSA

ONOREVOLI SENATORI. — 27 ottobre 1948, 11 febbraio 1949 e 1° ottobre 1949, sono le date delle relazioni rispettivamente degli egregi colleghi Paolo Cappa per lo «Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949»; ammiraglio Casardi per la legge sui «Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento» (Saragat) e Raja per lo «Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950». In questo mese di marzo 1950 si è voluto affidare al sottoscritto il compito di riferire, a nome della 7<sup>a</sup> Commissione, in merito allo stato di previsione della spesa sempre del Ministero della marina mercantile per l'esercizio dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951.

Sono pertanto, in circa 18 mesi, tre bilanci preventivi che vengono sottoposti all'esame del Senato, ciò che dimostra la ferma volontà di arrivare alla tempestiva approvazione degli stati di previsione, abbandonando il difettoso costume amministrativo di ricorrere alla norma dell'esercizio provvisorio per assicurare la continuità dei servizi dello Stato.

Ai tre citati bilanci preventivi abbiamo intercalata la legge n. 75 dell'8 marzo 1949 la cui importanza, a nostro avviso, come ci sforzeremo di dimostrare più avanti, supera di gran lunga per la sua importanza finanziaria quella del bilancio.

Questa premessa vuole giustificare il relatore per la omissione di tutti quei dati statistici che danno grande pregio alle citate relazioni ma che se fossero inseriti anche in questa relazione non potrebbero che costituire una ripetizione, senza neppure potere aspirare al vanto di un aggiornamento, troppo recenti essendo gli studi precedenti.

Con questa premessa, possiamo passare senz'altro all'esame del bilancio del futuro esercizio sul quale, peraltro, dobbiamo fare una considerazione d'ordine generale, perchè la eloquenza delle cifre mette davanti a noi uno stato di previsione che possiamo definire ben misero. Dicono infatti le cifre che le spese

effettive — ordinarie e straordinarie — sommano a complessive lire 5.532.117.000 delle quali, tolto l'importo delle sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi con carattere postale e commerciale, preventivato in lire 4.072.000.000, restano disponibili meno di un miliardo e mezzo di lire che, evidentemente, appena sono da ritenersi sufficienti per assicurare una vita di ordinaria amministrazione al Ministero della marina mercantile le cui funzioni di autonomia, che risalgono al luglio 1946, avremmo voluto in costante sviluppo così da corrispondere alle esigenze, sia pur minime, di quella politica marinara che i citati onorevoli relatori precedenti hanno così bene posto in evidenza come una necessità di vita per il popolo di una Nazione come la nostra la quale, geograficamente innestata a guisa di cerniera al sistema montano delle Alpi, tutta si protende verso il mare con uno sviluppo di circa 8 mila chilometri di costa.

Ed è forse per rispetto alla modestia delle cifre che non meno modesta appare la relazione ministeriale con la quale viene presentato alla nostra approvazione lo stato di previsione per il futuro esercizio. Per verità il relatore ha avuto per un momento il dubbio se alla modesta relazione governativa non conveniva proporre una di altrettanto sintetica, ma prevalse poi in lui il concetto di un più ampio esame, prendendo a sua guida l'ammaestramento delle discussioni precedenti.

*Sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale.*

Il collega onorevole Cappa, nella sua relazione sul bilancio preventivo dell'esercizio 1948-49, osservava che «è necessario rivedere l'organizzazione amministrativa di tutte le Società di navigazione per arrivare a realizzare generali, adeguate economie e lo Stato dovrà controllare attentamente i bilanci di questi organismi che pretendono di attingere continuamente alla casse dello Stato stesso...».

Il collega onorevole Raja nella sua relazione al bilancio preventivo 1949-50 così si esprimeva:

«A proposito di sovvenzioni la Commissione non ritiene nel momento attuale di porre alcun

problema; ma non può tacere che prima o dopo questo problema deve essere affrontato in pieno.

«È necessario stabilire se lo Stato deve concedere cospicue ed imponenti disponibilità, che potrebbero essere impiegate in opere redditizie, a favore dell'armamento libero o delle Società di preminente interesse nazionale per assicurare insufficienti servizi marittimi, che non rispondono a necessità sociali e che si mantengono tenacemente passivi...».

Con questi riferimenti vediamo un po' l'andamento di queste sovvenzioni nei tre ultimi esercizi:

1948-49 (voce n. 43)	. . .	L.	2.500.000.000
1949-50 (voce n. 42)	. . .	»	2.825.000.000
1950-51 (voce n. 52)	. . .	»	4.072.000.000

L'ascesa di questo aggravio per lo Stato appare invero impressionante per non richiamare l'attenzione della vostra Commissione; specialmente preoccupante l'importo preventivato in questo bilancio in lire 4.072.000.000 in confronto ai 2.825.000.000 di lire dell'esercizio precedente.

Il vostro relatore ha voluto pertanto procedere a debite indagini assicurandosi anzitutto che siano rigorosamente osservate le norme che fanno obbligo alle Società sovvenzionate di rimettere al Ministero, ogni trimestre, le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti, e, ogni anno, i propri bilanci con una relazione tecnica ed economica della gestione delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti come delle spese per ciascuna linea.

Come provvede lo Stato alla sorveglianza sull'andamento amministrativo delle Società sovvenzionate? Fanno parte del Collegio sindacale di ciascuna società un rappresentante del Ministero del tesoro ed uno del Ministero della marina mercantile; il rappresentante del tesoro presiede il Collegio sindacale ed i rappresentanti sono diversi per ogni Società.

Il Ministero della marina mercantile ha accompagnato a quello del tesoro lo stato di previsione per l'esercizio finanziario 1950-51 con la seguente nota giustificativa al capitolo 42:

«La richiesta di elevare da lire 2.825.000.000 a lire 4.072.000.000 lo stanziamento del pros-

simo esercizio del capitolo 42 (Sovvenzioni a Società assuntrici di servizi marittimi, ecc.) è fondata sui seguenti motivi:

A) Società di preminente interesse nazionale (gruppo Finmare).

«Le sovvenzioni annue previste dalle vigenti convenzioni per tali Società sono:

Società Italia . . . . .	L.	15.000.000
» Lloyd Triestino . . . . .	»	95.000.000
» Adriatica . . . . .	»	48.045.000
» Tirrenia . . . . .	»	83.000.000

L. 241.045 000

arrotondate a lire 241.000.000.

«Inoltre, per l'articolo 7 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, lo Stato deve corrispondere un'integrazione di sovvenzione tale da consentire in ogni quadriennio alle Società un utile medio del 4 per cento sul capitolo azionario.

«Per la Società "Italia" che gestisce linee di navigazione comprese in un settore di traffico redditizio detta integrazione non è stata necessaria nel quadriennio 1945-1948 mentre per le altre Società che gestiscono molte linee indispensabili ed onerose l'integrazione stessa ha raggiunto cifre piuttosto elevate. E poiché nell'esercizio 1950-51 si dovrà pagare, in applicazione del decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, un acconto in misura non superiore al 60 per cento sulla integrazione che sarà iscritta in bilancio nel 1949, integrazione che quasi certamente non sarà inferiore a quella accertata per l'anno 1948, si chiede intanto l'iscrizione nel bilancio dell'esercizio 1950-51 della somma di lire 2.431.000.000, pari al 60 per cento dell'ammontare dell'integrazione spettante alle cennate Società per l'anno 1948.

«Tale somma di lire 2.431.000.000 è stata così calcolata:

	Integrazione 1948	60 %
Soc. Italia . . . . . L.	—	—
» Lloyd Triestino . . . . .	1.256.394.215	753.836.529
» Adriatica . . . . .	1.190.301.918	714.181.150
» Tirrenia . . . . .	1.605.677.680	963.406.608
		2.431.424.287
arrotondata a . . . . .		2.431.000.000

«Pertanto, per le Società di preminente interesse nazionale la somma complessiva che si

chiede d'iscrivere sul bilancio 1950-51 è di L. 2.672.000.000 (241.000.000 + 2.431.000.000). Si fa riserva di chiedere, in seguito, un ulteriore stanziamento qualora l'integrazione che sarà accertata per l'anno 1949 dovesse risultare superiore a quella dell'anno 1948.

« B) Società d'interesse locale.

« I servizi marittimi d'interesse locale gestiti dalle Società minori, sono già in fase di avanzata ripresa essendo stati ripristinati quasi tutti i servizi previsti dalle convenzioni.

« Le sovvenzioni annue originarie previste dalle convenzioni vigenti sono le seguenti:

Soc. Navigazione Toscana . . . . .	L.	4.100.000
» Partenopea . . . . .	»	4.150.000
» Eolia . . . . .	»	2.950.000
» La Meridionale . . . . .	»	3.707.000
» Istria-Trieste . . . . .	»	3.200.000
» Fiumana . . . . .	»	13.000.000
		<hr/>
	L.	31.107.000

« Ma le sovvenzioni delle Società minori devono essere aumentate in relazione all'aumento dei prezzi dei combustibili (articolo 2 delle rispettive convenzioni ed articolo 3 della legge 23 gennaio 1941, n. 52); ed inoltre, poichè l'esercizio dei servizi marittimi è enormemente gravoso per i forti aumenti salariali, per l'aumento dei prezzi dei materiali di riparazione e della mano d'opera relativa ecc., tutti maggiori costi ai quali solo parzialmente si può ovviare con un corrispondente aumento delle tariffe dei noli occorrerà corrispondere il contributo straordinario d'esercizio previsto per le Società minori dalla citata legge 23 gennaio 1941, n. 52, per tener conto dei maggiori costi e dei minori introiti verificatisi durante l'esercizio.

« Dai primi pagamenti di acconti effettuati (in competenza) per sovvenzione e contributo straordinario nel corrente esercizio finanziario 1949-50, si desume che lo stanziamento di lire 1.400.000.000 relativo a tale esercizio (per le Società minori) possa essere sufficiente per corrispondere alle Società assuntrici dei servizi locali la sovvenzione ed il contributo straordinario ad esse dovuti ai sensi delle vigenti convenzioni e della cennata legge n. 52, qualora naturalmente non venissero imposti entro

il 30 giugno 1951 nuovi oneri alle Società stesse.

« Si conferma, pertanto, anche per il prossimo esercizio finanziario lo stanziamento di lire 1.400.000.000 per il pagamento di sovvenzioni e contributo straordinario alle Società minori, facendo però riserva di chiedere in seguito un ulteriore stanziamento qualora dovesse aumentare il costo di esercizio delle linee gestite dalle cennate Società.

« Tale somma di lire 1.400.000.000 è stata prevista tenendo conto delle seguenti cifre per ciascuna Società:

Soc. Toscana . . . . .	L.	225.000.000
» Partenopea . . . . .	»	455.000.000
» Eolia . . . . .	»	245.000.000
» La Meridionale . . . . .	»	265.000.000
» Istria-Trieste . . . . .	»	50.000.000
» Fiumana . . . . .	»	160.000.000
		<hr/>
TOTALE . . . . .	L.	1.400.000.000.

Vediamo quindi dalla suesposta memoria giustificativa che lo stanziamento previsto per l'esercizio 1950-51 è passibile di ulteriori stanziamenti qualora l'integrazione che sarà accertata per l'anno 1949 dovesse risultare superiore a quella del 1948. Giova a questo riguardo tenere presente che evidentemente chiudendosi i bilanci delle Società al 31 dicembre non è stato possibile inserire in questo stato di previsione quello che sarà il definitivo contributo che lo Stato dovrà corrispondere quale quota di integrazione.

Così come obiettivamente dobbiamo tenere presente che le sovvenzioni sono state mantenute nella loro entità così come furono stabilite con le convenzioni approvate nel febbraio 1939: chè guai se pensassimo a quello che diventerebbero quelle cifre se le raggugliassimo al valore della moneta di oggi.

Cade anzi qui opportuno porre in rilievo che nell'anno 1948 lo Stato ha corrisposto per sovvenzione ed integrazione:

al Lloyd Triestino . . . . .	L.	1.256.394.215
all' Adriatica . . . . .	»	1.190.301.918
alla Tirrenia . . . . .	»	1.605.677.680
		<hr/>
IN TOTALE . . . . .	L.	4.052.373.813

Le linee in partenza da Venezia e Genova della Società Italia, pur essendo comprese fra

quelle previste dalla tabella allegata alla convenzione, non avrebbero ricevuto, nel 1948, sovvenzioni alcuna perchè facenti parte di una gestione attiva.

Di fronte a un siffatto stato di cose, cosa si può fare? Non si può negare che lo Stato ha assicurato i mezzi di controllo ma d'altra parte vediamo le singole convenzioni, limitate al gruppo F.nmare.

*Adriatica.* — Decreto del Duce 14 febbraio 1939: « Approvazione della convenzione stipulata con l' "Adriatica" Società anonima per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale dell'Adriatico e del Mediterraneo ».

La durata della convenzione è fissata in anni venti a decorrere dal 1° gennaio 1937 e la sua decadenza è prevista dall'articolo 17 quando nella esecuzione del servizio si verificassero gravi irregolarità che compromettano — a giudizio dell'Amministrazione — le finalità del servizio stesso e previo parere del Consiglio di Stato a termini del successivo articolo 19.

*Italia.* — Decreto del Duce 14 febbraio 1939: « Approvazione della convenzione stipulata con l' "Italia" Società anonima di navigazione, per l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale col Centro America, Sud e Nord Pacifico ».

Durata e decadenza della convenzione come per l'« Adriatica »,

« Lloyd Triestino » S. A. N. e « Tirrenia ».

Sempre con decreto del Duce in data 14 febbraio 1939 con durata e decadenza come alle due precedenti.

Le quattro convenzioni sono state quindi insieme approvate con eguale durata di anni venti a decorrere dal 1° gennaio 1937 e con eguali condizioni generali. Ma dal 1939 ad oggi c'è stata di mezzo la guerra e la guerra perduta, la quale peraltro non è stata mai invocata dalle Parti contraenti per ottenere un aggiornamento delle convenzioni, e ciò nonostante che nelle convenzioni stesse così sia detto all'articolo 21:

« In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra Potenza o fra Potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate

dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette ».

È pur vero che dall'Amministrazione della marina mercantile fu prospettata, subito dopo lo scoppio della guerra, all'allora Ministero delle finanze (Ragioneria generale dello Stato) la questione della revisione prevista dal summenzionato articolo 21 delle convenzioni allo scopo di addivenire ad accordi per sostituire temporaneamente al regime normale un regime provvisorio corrispondente alla situazione venutasi a creare in conseguenza della guerra. Ma il suddetto Ministero delle finanze fece presente di non ravvisare l'opportunità di modificazioni al regime convenzionale con le Società esercenti linee di navigazione di preminente interesse nazionale essendo conveniente rinviare al periodo di normalizzazione l'assetto definitivo delle Società stesse sulla scorta degli elementi acquisiti durante gli esercizi precedenti — normali e di eccezione — e sulla base delle nuove necessità sorgenti dal futuro ordinamento dei servizi.

Successivamente la Marina mercantile non insistè nella cennata richiesta di revisione perchè, d'altra parte, ritenne le disposizioni del citato articolo 21 già superate dalla legge 30 maggio 1940, n. 680 (pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 152 del 1° luglio 1940) la quale ha regolato completamente la materia trattata dalle convenzioni. Detta legge, infatti, fra l'altro, dà facoltà all'Amministrazione della Marina mercantile di sospendere, per motivi d'interesse pubblico, una o più delle linee affidate alle Società suddette; dà pure facoltà di istituire nuove linee sempre per gli stessi motivi di interesse pubblico.

Potremmo qui concludere questo capitolo, ma vogliamo prima accennare alle comunicazioni fra la Sardegna e il Continente e lo accenniamo di proposito in questa parte della relazione che tratta dell'onere dello Stato per sovvenzioni ed integrazioni a Società di navigazione: sull'argomento parlò diffusamente al Senato il collega onorevole Carboni nella seduta del 28 ottobre 1948, e, successivamente, nella seduta del 2 febbraio 1949 il senatore Mastino, ed io ritengo che le loro considerazioni e le loro conclusioni siano da prendersi

in esame per farvi seguire provvedimenti concreti. I senatori sardi chiedevano in sostanza che le tariffe marittime fossero ragguagliate a quelle ferroviarie e chiedevano ancora che oltre alla linea Olbia-Civitavecchia si pensasse al ripristino della Civitavecchia-Cagliari.

Secondo l'«Annuario statistico italiano», 1944-48, serie V, vol. 1°, pag. 280, il movimento dei passeggeri fra la Sardegna e il Continente è stato nel 1947 di 680.962 unità. Questo movimento deve ritenersi in continuo sviluppo anche perchè si delinea il nascere di correnti emigratorie agricole dal Continente (ed in particolare dal Veneto) all'Isola e noi dobbiamo favorire questo continuo movimento da e per la Sardegna la quale è parte — pregevole parte — del suolo nazionale.

È evidente che il servizio di collegamento con la Sardegna deve essere fatto da privati sovvenzionati ed è anche evidente che l'equiparazione del costo chilometrico marino al costo chilometrico ferroviario porterà un onere allo Stato; onere che sarà di modeste proporzioni in confronto a quello complessivo sopportato per sovvenzioni, e che troverà ben largo compenso nelle sue conseguenze etico-sociali per un sempre più intimo affratellamento fra le popolazioni di Sardegna e quelle del Continente.

È per meglio raggiungere questo fine che noi facciamo nostra anche l'altra aspirazione dei sardi alla quale già abbiamo accennato, quella cioè del collegamento diretto Civitavecchia-Cagliari perchè non è giusto, nè rispetto alla spesa, nè rispetto al tempo, che per andare dal Continente a Cagliari si debba sottostare all'obbligo di percorrere l'Isola in quasi tutta la sua lunghezza.

Sviluppate queste nostre considerazioni possiamo concludere questa parte della nostra relazione col rappresentare al Senato ed al Governo la necessità che la questione delle sovvenzioni e delle integrazioni sia finalmente risolta nel quadro generale dell'interesse dello Stato. Dobbiamo continuare nel regime del contributo dello Stato per l'esercizio delle linee di interesse nazionale? O dobbiamo lasciare la responsabilità all'armamento libero? Complessa, e quindi doverosamente ponderabile, la risposta, ma non v'ha dubbio che ove si decida per la prima soluzione dovremo ine-

sorabilmente aggiornare le singole convenzioni in maniera che le Società regolino le loro amministrazioni (alleggerendo soprattutto l'attuale troppo pesante carico di spese generali) uniformandosi a quegli stessi concetti di economia industriale saggiamente applicati dall'armamento libero, che deve rendere conto della propria gestione agli azionisti senza aiuto alcuno da parte dello Stato.

Ci dirà il Ministro il suo parere tenendo presente che il suo predecessore, peraltro, nella seduta del 7 ottobre 1949 affermava che trovava logico e legittimo che lo Stato debba intervenire con opportune integrazioni di bilancio a favore delle Società che, esercitando linee di preminente interesse nazionale, si trovano in situazione deficitaria. Ma soggiungeva anche che il problema è piuttosto quello del controllo dei bilanci e della scelta giudiziosa delle linee che occorre sovvenzionare, assicurando tuttavia che l'esame della questione, allo scopo di avviarla ad una adeguata soluzione, è già in atto presso gli uffici del Ministero.

In ogni modo appare ben chiaro che i problemi sono due:

regolamento delle convenzioni con le Società del gruppo Finmare;  
servizi sovvenzionati.

Il regolamento delle convenzioni con le Società del gruppo Finmare ha naturalmente i suoi riflessi anche sull'attività dei cantieri navali per quanto si riferisce alle commesse di lavoro. Il Senato, nella seduta del 24 febbraio 1949, approvava un ordine del giorno presentato dal collega onorevole Cappa in cui era detto, su questo specifico argomento, che «il Senato invita il Ministro della marina mercantile a presentare sollecitamente al Parlamento un progetto di riforma delle leggi numeri 2081 e 2082 del 7 dicembre 1936, che disciplinino la loro attività tecnica ed amministrativa in modo da rendere tutte le Società del gruppo Finmare *efficaci strumenti* di sana produzione e di *effettivo* rendimento per l'economia marittima del Paese...».

Quest'ordine del giorno, approvato dal Senato, veniva accettato dal Ministro il quale, nella seduta del 25 febbraio 1949, concludeva il suo discorso affermando che non credeva che significasse assumere una posizione sfavorevole alle Società della Finmare, l'invitarle

a mettersi sempre più all'altezza dei loro compiti per contribuire in modo ancor più efficace alla ripresa dell'economia nazionale.

\* \* \*

Riteniamo opportuno, a questo punto, riportare il parere della Commissione di finanze e tesoro sullo stato di previsione in esame, giacchè tale parere verte precipuamente sui problemi che abbiamo poc'anzi trattato

«La V Commissione permanente chiamata ad esprimere il proprio parere sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, ritiene di premettere:

«Il bilancio del Ministero della marina mercantile non consente di affrontare alcun problema, che non sia quello della ordinaria amministrazione. Infatti, mentre gli stanziamenti complessivi — per spese ordinarie e straordinarie — ammontano a lire 5.532.117.000, di tale somma (portata al n. 54) ben lire 4.072.500.000 rappresentano spese per i servizi marittimi e precisamente:

«sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale».

«In proposito è da porre in rilievo innanzi tutto che la somma a tal fine stanziata importa una variazione in aumento di lire 1.247.000.000 in confronto alla somma di 2.825.000.000 di lire segnata per lo stesso capitolo nello stato di previsione dell'esercizio 1949-50 (n. 42).

«È ancora da porre in evidenza che, della somma stanziata di lire 4.072.000.000, lire 241.000.000 rappresentano sovvenzioni e lire 2.431.424.287 (arrotondate a 2.400.000.000 di lire) rappresentano il 60 per cento della quota di integrazione dovuta alle Società di preminente interesse nazionale, ai sensi del decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754.

«Siccome tale quota di integrazione è calcolata sulla base del 1948, mentre dovrà calcolarsi sulla quota di integrazione che risulterà dovuta per il 1949, la Commissione si augura che si possa restare entro questi limiti comprendendo in essi gli eventuali residui pagamenti che restano ancora da fare in conto anticipazioni della precedente gestione.

«Per le Società minori sono stanziati lire 1.431.107.000.

«L'entità degli stanziamenti che abbiamo posto in evidenza, soprattutto in confronto della esiguità del bilancio, impone ancora una volta che si affronti il problema di un migliore controllo, di un riordinamento delle società del gruppo Finmare e dei servizi sovvenzionati, in modo che sia consentita una più severa amministrazione delle società convenzionate mediante una revisione ogni due o tre anni delle convenzioni.

«Fatti questi rilievi la V Commissione esprime parere favorevole alla approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1950-1951».

#### *Cantieri d'armamento.*

Diciamo subito che è questo un argomento che parrebbe non inquadrabile nel bilancio sottoposto al nostro esame; ma come non parlarne se tanto ne fu parlato in sede di discussione dei due precedenti stati di previsione?

Il relatore Cappa, nella sua relazione in data 27 ottobre 1948, ne tratta con specifica competenza, per quanto anche lui affermi che il problema dell'industria cantieristica non sia di competenza del Ministero della marina mercantile il quale però «vi è direttamente interessato perchè la possibilità della rinascita del nostro naviglio di linea è saldata alla ripresa delle costruzioni nazionali».

Nella seduta del 29 ottobre 1948 il Ministro della marina mercantile informava il Senato che era imminente la presentazione al Parlamento di un programma di costruzioni navali (da espletarsi in tre anni) per 260.000 tonnellate, con una spesa totale per lo Stato di 34 miliardi. La riserva ministeriale fu sciolta con la presentazione della legge n. 75 dell'8 marzo 1949 che il collega Raja definiva, nella sua relazione in data 1° ottobre 1949, come la terza tappa di un programma destinato ad assicurare al Paese la dotazione di un naviglio di qualità per passeggeri e di tipo speciale.

Dei tre anni previsti dalla legge uno è già passato e possiamo purtroppo considerare che la legge stessa si è resa per ora almeno par-

zialmente inoperante con gravi ripercussioni per i Cantieri a favore dei quali era stata studiata.

Diffondersi sulle cause che resero questa legge pressochè inoperante, almeno finora, troppo lungo sarebbe ed il vostro relatore si limita ad accennare alle seguenti.

Indiscutibilmente la legge richiese lunghi studi per la sua preparazione e ciò spiega come la stessa si rese esecutiva in ritardo in confronto a quello che era la necessaria tempestività in rapporto alla situazione generale dell'industria navale.

È lo stesso Ministro proponente che ci dice che il progetto di legge già predisposto dall'allora Ministro Cappa fino dal maggio 1948 dovette subire dei ritocchi che ne hanno ritardato la presentazione al Parlamento (resoconto seduta del 25 febbraio 1949).

La legge ha per suo titolo: « Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento » e nel suo titolo è ben definito il suo scopo.

Non è qui il caso di analizzare quella che fu l'ampia discussione che avvenne al Senato ma non sarà ozioso accennare che il Ministro, nella seduta del 25 febbraio 1949, tenne a cancellare l'impressione che gli scopi della legge fossero motivati esclusivamente da urgenti esigenze di carattere sociale. La legge, disse il Ministro, aveva scopi di carattere sociale, ma anche scopi di carattere economico, in quanto si proponeva, non soltanto di dare lavoro alle maestranze dei cantieri, ma anche di ricostruire la flotta mercantile e soprattutto quella da passeggeri.

Non staremo qui neppure ad analizzare le vicende che la legge insabbiarono, ma non v'ha dubbio che il problema dei costi fu la causa prima che ne determinò la parziale inefficacia.

Gli onorevoli colleghi che desiderino approfondire il problema dei costi potranno farlo facilmente riandando a quella che fu la discussione al Senato (relazione del collega Casardi e resoconti stenografici delle tornate del 22, 24 e 25 febbraio 1949). Certo è che da un anno a questa parte la situazione è di gran lunga peggiorata per effetto specialmente della svalutazione della sterlina del settembre scorso anno e dello svilimento dei noli.

Oggi gli armatori possono facilmente trovare navi usate ma in ottimo stato, e quindi subito utilizzabili, a 35 mila lire circa la tonnellata mentre la costruzione a nuovo nei cantieri italiani si eleva ad oltre 200 mila lire la tonnellata, con una consegna a termini di tempo che per quanto possono essere accelerati, restano pur tuttavia sempre lunghi. Naturalmente si tratta di navi delle quali l'armatore si libera volentieri e senza sforzo in quanto già coperte da completo ammortamento (non ci si allontana molto dal vero se si calcola intorno al 30-33 per cento del valore della nave, l'ammontare annuale della quota d'ammortamento) e desiderando egli procedere al rinnovamento della sua flotta.

Le navi nuove costano sui mercati esteri, e specialmente inglese, circa il 45 per cento in meno che da noi ed ecco quindi dimostrato come nemmeno il concorso dello Stato previsto dalla più volte citata legge n. 75 può valere oggi per superare la concorrenza straniera. Ma una più ampia analisi comparativa noi la troviamo nella relazione Casardi (pag. 11).

Resta ora a domandarsi quale è la fine riservata ai nostri Cantieri navali. Si è già detto e ripetuto che la cessazione delle ordinazioni di carattere militare è stata la causa prima della crisi di produzione e di lavoro dei nostri cantieri, crisi resa ancora più grave dalla accennata sperequazione dei costi nazionali in confronto a quelli esteri.

D'altra parte l'attrezzatura dei Cantieri navali ha tali particolari caratteristiche da non consentire una facile trasformazione dalle produzioni di guerra a quelle di pace. In linea di massima il cantiere navale, coi suoi bacini e coi suoi impianti speciali, è fatto per costruire navi. C'è forse oggi un'attrezzatura cantieristica eccessiva, anche teoricamente ammesso che tutte le ordinazioni degli armatori italiani siano appoggiate ai Cantieri italiani? Non è forse da escludere, vuoi per i concetti della autarchia degli scorsi anni, vuoi per i pressanti bisogni della guerra; così come non è da escludere che diversi cantieri risentano di un complesso di attrezzature antiquato in confronto ai moderni mezzi di razionale produzione. (E qui è da segnalare come non venga ai fini di una buona organizzazione economica del lavoro mirante a raggiungere un maggiore coefficiente di produzione con-

giunto al minore dei costi, la specializzazione di *tutti* i Cantieri per costruire *tutto* quanto occorre per l'allestimento di una nave: molto meglio, a nostro parere, il concetto che le officine o cantieri specializzati per una determinata produzione, lavorino per diversi altri cantieri. Questo concetto è da ritenersi particolarmente sano quando si tratti di ordinare a cantieri diversi più navi di uno stesso tipo).

Ma detto questo dobbiamo lasciar morire i nostri Cantieri? E come si può pensarlo? Non abbiamo difficoltà a dire che questo costituirebbe un delitto ai danni di una massa che il Casardi valuta a circa 70 mila lavoratori e quindi un delitto ai danni della Patria. Dice il senatore Casardi ed io ripeto con lui:

« È superfluo aggiungere che la disoccupazione nei cantieri produce altresì una notevole mancanza di lavoro negli stabilimenti meccanici italiani collegati direttamente coll'industria navale e in molte altre attività produttive, anche dell'artigianato, che concorrono alla costruzione di una nuova nave, specialmente da passeggeri ».

Dunque i nostri cantieri devono sopravvivere a questa crisi; se qualcuno di essi per difetto di organizzazione, per effetto di improvvisazione e quindi per difetto di specializzazione di mano d'opera, non ha titolo per restare, lo si smobilizzi, ma nella loro grande maggioranza essi hanno tradizioni di lavoro divenute oramai storiche e dobbiamo salvarli.

Il vostro relatore da più di quattro mesi vive l'angoscia di un cantiere che langue per mancanza di lavoro e ben comprende pertanto la tristezza di una siffatta situazione comune ad altri cantieri ed è quindi nostro dovere segnalare al Senato ed al Governo la necessità che il problema sia risolto con prontezza prima che sia troppo tardi.

Lo Stato — diceva l'onorevole Cappa — è particolarmente interessato alla crisi dei nostri Cantieri, perchè l'80 per cento di essi è I.R.I., è cioè capitale dello Stato e cioè capitale del contribuente.

Prima che sia troppo tardi abbiamo detto perchè, ahimè, troppe volte è accaduto che l'intervento dello Stato è avvenuto in forma parziale ed insieme intempestiva, ciò che ha sovente portato ad un risultato completamente negativo. Una iniezione anche di somme in-

genti, quando avvenga troppo tardi, significa spesso disperderla mentre se fatta in tempo può significare la vita di un cantiere.

#### *Pesca.*

Da quanto tempo non andiamo tutti agitando questo problema di tanta importanza e per il lavoro che assorbe tante braccia e per la alimentazione della nostra gente?

Anche qui e le relazioni precedenti e le discussioni in Senato e nell'altro ramo del Parlamento, sono ricche di materiale e per dar corpo a questo capitolo della nostra relazione non avremmo che da trascrivere quello che tanti altri hanno detto prima di noi.

Ordini del giorno a favore della pesca, vuoi per la pesca propriamente detta, vuoi per la costruzione delle navi da pesca, ne furono presentati a decine ma, purtroppo, dobbiamo constatare che molto, anzi moltissimo resta ancora da fare. E, limitando lo sguardo ai pescatori dell'Adriatico, troppo soventi sono le sventure che vengono ad intristire il nostro cuore.

Per la pesca nell'Adriatico sappiamo anzi che esiste un trattato bilaterale mai ratificato e, pur esulando dal nostro compito lo entrare nel merito del medesimo, riteniamo tuttavia auspicabile che si addivenga presto a soluzioni concrete che diano tranquillità e possibilità di lavoro ai pescatori.

Ma un provvedimento si impone per la sua pronta attuazione.

È opinione di tutti noi, senza distinzione di partiti, e di tutti i pescatori che nulla si possa fare di concreto senza la *pronta unificazione* dei servizi amministrativi che regolano tutta la vasta materia. Ultimo, in ordine di tempo, l'intervento del collega Tartufoli in sede di comunicazioni del Governo con la proposta di istituire un Commissariato per la pesca. Può essere che tra le firme di siffatta richiesta ci sia anche quella del vostro relatore. Ma lo studio del quale lo avete incaricato lo ha portato ad una conclusione diversa. Istituire un Commissariato significa dare vita ad una nuova unità di Governo; e quindi scelta dell'Uomo, creazione di segreterie, di gabinetti e di capi di gabinetto, scelta del fabbricato per la sede, dotazioni di automezzi, di linee telefoniche,

organici di funzionari, ecc. ecc., il tutto per una spesa certamente ingente. E tutto questo potrebbe a nostro avviso essere evitato in quanto un provvedimento di possibile immediata attuazione potrebbe risolvere l'annoso problema.

« Basterebbe organizzare tutti i servizi della pesca in un ispettorato generale, o, al massimo in una Direzione generale. Non difettano gli uomini che, maturati attraverso gli anni, gli studi e la lunga pratica amministrativa, possono coprire degnamente i posti direttivi nella burocrazia del proposto ispettorato o Direzione generale; la questione importante da risolvere è conoscere, anzitutto, quel che si vuol fare in questo importante settore della nostra economia e poi por mano alla riorganizzazione degli uffici... ».

Questo si legge nel numero di gennaio u. s. del « Bollettino di informazioni marittime » e questo noi facciamo nostro con questa aggiunta che dappoichè « quel che si vuol fare » tutti lo sappiamo, non resta che tradurre in pratica, senza più indugio alcuno, la invocata unificazione. Ma a ciò non si arriverà senza una adeguata dotazione di maggiori fondi al Ministero della marina mercantile per i servizi della pesca. Il bilancio sottoposto al nostro esame è invece sotto questo titolo completamente inefficiente, ond'è che noi chiediamo che si ponga riparo alla lacuna senza nuove riserve le quali fra un anno porterebbero inesorabilmente il relatore dello stato di previsione per l'esercizio 1951-52 a ripetere quelle stesse cose che il vostro relatore ha a sua volta qui ripetute.

La questione va risolta anche perchè c'è in primo piano il rispetto dovuto ad una categoria di lavoratori — quella dei nostri pescatori — abbandonati a sè stessi e che non riesce a sollevarsi da una condizione di costante miseria. E, d'altra parte, bene diceva il collega Casardi nella seduta del 28 ottobre 1948 che l'esercizio della pesca rappresenta il vivaio dei migliori marinai così per la Marina mercantile come per quella militare.

#### *Navalpiccolo.*

Anche qui il vostro relatore si trova di fronte alle relazioni dei colleghi Cappa e Raja le quali sono di piena attualità perchè lo stato

di crisi del Navalpiccolo rimane oggi quella di ieri con tendenza verso il peggio.

Le cause della crisi permangono le medesime ed eguali restano i suggerimenti per risolverla. Ma, francamente, come possiamo aspirare a vedere risolta una crisi di traffico attraverso il Navalpiccolo quando è in crisi tutto il traffico marittimo ?

Resta comunque sempre il fatto della concorrenza esercitata dalle Ferrovie e dagli automezzi alla quale accenna l'onorevole Cappa; resta sempre valida la proposta del collega onorevole Raja per riservare al Navalpiccolo almeno una aliquota del carbone Sulcis dal porto di Sant'Antioco ai vari porti nazionali ed il trasporto del sale del Monopolio dalla Sardegna alla Penisola.

Diverso è il concetto dei citati due onorevoli relatori in materia di carico e scarico dei materiali nei porti.

L'onorevole Cappa considera *grave svantaggio* il fatto che dal 1944 sia stata sospesa la facoltà di fare effettuare le operazioni di carico e scarico agli equipaggi che prima le eseguivano, costringendo anche le piccole navi a ricorrere alle maestranze portuali.

L'onorevole Raja è di parere opposto invece in quanto vede nella utilizzazione degli equipaggi per queste operazioni uno svilimento della loro funzione, tanto che, ove questa tesi dovesse trionfare, noi vedremmo in breve, egli dice, l'allontanamento degli equipaggi dalle navi di piccolo tonnello.

Noi tra le opposte tendenze esprimiamo la opinione che una equa soluzione sia possibile mediante accordi diretti fra gli organismi sindacali e tra datori di lavoro e prestatori di opera, accordi che non potranno non tenere il debito conto di questa difficile situazione, che vogliamo considerare contingente, ma per superare la quale occorre soprattutto mirare alla diminuzione dei costi d'esercizio. Dei lavoratori portuali diremo, peraltro, qualche cosa più avanti.

#### *Capitanerie di porto.*

Già il collega Casardi nella seduta del 28 ottobre 1948, trattando dell'argomento dei porti, poneva in rilievo che apparivano assolutamente inadeguati i mezzi destinati alla ricostruzione ed alla riorganizzazione delle Capi-

tanerie di porto. Lamentava l'insufficiente stanziamento nel bilancio per la polizia marittima e portuale; soggiungeva, poi, che occorreva ricostruire il complesso dei mezzi nautici in dotazione delle Capitanerie di porto.

La situazione di oggi e di domani appare ancora peggiorata quando si pensi che le somme stanziata in bilancio sono sempre di una entità minima talchè questi nostri importantissimi organismi periferici sono posti in condizioni da non potere funzionare come vorrebbe l'interesse e la tutela dei nostri porti e come sarebbe nelle intenzioni degli ufficiali che ne reggono le sorti.

Pensate, onorevoli senatori, l'importanza delle Capitanerie di porto alle quali spettano anche le stesse funzioni per le leve di mare che spettano ai distretti per le leve di terra.

Vediamo anzi che tutte le spese per le Capitanerie di porto fanno carico alla Marina mercantile, alla quale nessun credito viene dato per la parte afferente alle prestazioni in conto Ministero della difesa (Marina), ma pensiamo che questo onere sia largamente compensato dall'apporto alle Capitanerie di porto delle prestazioni dei sottufficiali per i quali nessuna spesa fa carico al Ministero della marina mercantile; ma anche di sottufficiali v'ha deficienza nelle Capitanerie di porto sicchè difettosa riesce la sorveglianza sulle banchine di carico e scarico.

Funzione importante assegnata alle Capitanerie di porto è quella della scorta dei piroscafi aventi a bordo nostri emigranti; funzione che impegna permanentemente circa 35 ufficiali i quali, peraltro, da questa utilizzazione traggono motivo di quotidiano allenamento alla vita di bordo; funzione che molto giova per l'assistenza morale dei nostri emigranti.

Ma torniamo alla deficienza di mezzi. Abbiamo voluto esaminare di persona quale è la situazione al 9 marzo 1949 sulla scorta dei fondi messi a disposizione per l'esercizio in corso. Ecco i dati:

Capitolo 35. *Manutenzione e affitto locali.* — Stanziamento lire 7.000.000; rimangono disponibili per circa quattro mesi 135.000 lire! (per affitto locali c'è già un passivo — debito — di lire 55.000).

Capitolo 38. *Sussidi.* — Stanziamento lire 500.000. Ne sono stati erogati per 300.000 lire; restano disponibili lire 200.000 il che praticamente vuol dire polverizzare la funzione del sussidio a chi ne ha bisogno e c'è invero da compiangere quel superiore che di fronte allo stato di miseria di un dipendente, provocato spesso dalla disgrazia improvvisa, non può elargire che la misera somma di due o tre mila lire!

Capitolo 39. *Corsi perfezionamento ufficiali.* — Stanziamento lire 3.000.000; già impegnate, lire 2.244.850, restano disponibili 755.150 lire. Somma questa troppo esigua quando si pensi alla importanza della sua destinazione.

Capitolo 40. *Attrezzi, arredi, mobili e mezzi nautici. Imbarcazioni. Illuminazione. Riscaldamento.* — Somma stanziata lire 20.000.000; somma impegnata lire 18.342.062, restano disponibili lire 1.657.938.

Capitolo 51. *Acquisto e riparazione mezzi nautici e fabbricati.* — Somma stanziata lire 25.000.000, somma impegnata lire 18.737.616, restano disponibili lire 6.362.384.

I dati suesposti io ho voluto qui sottoporre al vostro esame perchè resti ben chiaro quanto affermavamo in principio di questo capitolo e che cioè gli stanziamenti previsti per l'esercizio futuro non differendo sostanzialmente da quelli dell'esercizio in corso, ben scarsa è destinata ad essere l'attività delle nostre Capitanerie di porto. Abbiamo detto che gli stanziamenti per l'esercizio futuro non differiscono sostanzialmente da quelli dell'esercizio in corso e questo è vero meno che per il capitolo 35, 1948-49 che da lire 7.000.000, passa a lire 12.000.000 (capitolo 46, 1950-51).

#### *Personale.*

Qualche parola di commento dedichiamola ora al personale del Ministero e degli uffici da esso dipendenti, limitando le nostre osservazioni ad un solo settore, quello del numero dei posti coperti al 1° ottobre 1949, in rapporto a quelli previsti dalle tabelle organiche. E ci riferiamo agli allegati 1 e 2 (pagine 21 e 23) allo stato di previsione.

*Amministrazione centrale.*

Fino al grado 8° nulla o quasi da osservare.

	Posti	Esistenti
9° Primo segretario . . .	30	17
10° Segretario - Disegnatore principale . . .	2	2
11° Vice segretario . . .	42	18
12° Applicato . . . . .	50	30
13° Alunno d'ordine . . .	11	7

*Ufficioli di porto  
del Servizio permanente effettivo.*

Fino al grado di maggiore nulla o quasi da osservare.

	Posti	Esistenti
Capitani . . . . .	157	116
Tenenti e sottotenenti . . .	95	38

Cosa ci dicono questi dati onorevoli senatori? Ci portano ad una severa riflessione, sulla quale il vostro relatore ha già avuto modo, sia pure con scarsa fortuna, di richiamare l'attenzione del Senato.

Qui ci troviamo di fronte ad una piramide gerarchica capovolta e sorge inesorabile la domanda: ma dov'è il vivaio per i gradi superiori?

Lo vedete? le deficienze degli ufficiali delle Capitanerie di porto sono coperte dalla conservazione in servizio di ufficiali di complemento in ausiliaria, ecc., *richiamati* in servizio, ma giova questo ai fini della formazione di una sana gerarchia civile e militare?

Lo *slogan* oramai di moda della eccedenza di funzionari non bisogna farlo valere fino a sopprimere le assunzioni. La burocrazia è come un esercito, abbisogna ogni anno della sua leva, riduciamola se volete, ma facciamola questa leva, cioè questi concorsi.

Non dimentichiamo il danno venuto alla burocrazia dalle cessate assunzioni per tanti anni imposte dal fascismo, furono danni qualitativi soprattutto, perchè arrivò il tempo in cui alle deficienze fu giuocoforza (anche in conseguenza della guerra) provvedere col non mai abbastanza deprecato arruolamento di personale avventizio.

E questo particolare accenno il relatore ha qui voluto inserire perchè pensa che il male denunciato non sia solo nella Marina mercantile, ma sia comune ad altri Ministeri. (Sia detto per incidenza che da informazioni direttamente assunte parrebbe che i dati relativi alle Capitanerie di porto non siano esatti ma qui noi siamo chiamati ad esaminare i numeri che figurano stampati sullo stato di previsione).

*Compagnie lavoratori portuali.*

Rappresentano queste Compagnie altrettanti nuclei di lavoratori aventi una loro ben determinata qualificazione, qualificazione che li rende difficilmente utilizzabili per prestazioni d'opera di natura diversa. Sbaglia colui che crede che il lavoro dello scaricatore di porto sia un lavoro di facile manovalanza (non ci piace la parola facchinaggio!). Tutt'altro, lo scaricatore del porto non si improvvisa; si forma negli anni della giovinezza e non di rado è un mestiere di carattere ereditario.

È evidente che crisi di traffico marittimo significa crisi di lavoro nei porti, quindi disoccupazione fra i portuali. Ma in tempo di crisi, più oculata si impone la ripartizione del traffico ed è quindi raccomandabile sotto questo aspetto la massima equità. Vi sono porti nell'Adriatico che per effetto della mancanza delle linee da e per l'Oriente vivono penosamente e la loro grama esistenza ha gravi ripercussioni sui loro *interland* terrestri.

Ma parlavamo dei lavoratori portuali. Essi sono inquadrati in una robusta organizzazione sindacale; conosciamo le loro tre suddivisioni, ma ciò non esclude che si verifichino talvolta (non importa anche se raramente) spiacevoli forme di vero e proprio sfruttamento tra compagni; si lamentano infatti dei casi di un vero subappalto di lavoro dallo scaricatore stabile a quello occasionale e questo vogliamo segnalare perchè deve essere evitato per una ragione di alta moralità: il salario, tutto il salario giornaliero, deve essere riservato e pagato esclusivamente alla persona fisica che ha data la sua prestazione. Ogni infrazione va inesorabilmente repressa, con l'immediata estromissione dai ruoli della Compagnia del lavoratore che se ne renda responsabile.

Il collega Raja inseriva nella sua relazione parole di coraggiosa fermezza a proposito dello sciopero dei marittimi; il vostro relatore fa sue queste parole e le vuole estese dai Marittimi (equipaggi) ai Lavoratori dei porti. Ossequienti per lunga esperienza alla forza della legge sindacale e quindi al rispetto degli inalienabili diritti del lavoro, non siamo disposti a sottoscrivere l'asservimento di questi diritti a nessuna ideologia politica epperò depreciamo ogni forma di slittamento dalla agitazione di carattere economico a quella politica, epperò opiniamo che nella deprecata eventualità che questo avvenga, deve essere riservata allo Stato non la facoltà, ma l'obbligo di difendere la libertà del lavoro e l'ossequio della legge.

Al lavoro il rispetto di tutti i suoi diritti ma al lavoro l'imperio di tutti i suoi doveri, specie quando questi doveri nulla hanno in comune col datore di lavoro, ma tutto hanno in comune con la società, e cioè col pubblico bene.

#### CONCLUSIONI.

ONOREVOLI SENATORI. — Il nostro lavoro volge alla fine. Voi vi domanderete: e il bilancio? Ma di un bilancio che si sviluppa su di un totale di lire 5.532.117.000, dal quale va tolto un importo non passibile di variazione per lire 4.072.500.000, poco c'è da dire e neppure vale la pena di analizzare capitolo per capitolo quali sono le differenze in più o in meno in confronto a quello precedente.

È uno stato di così scarsa efficienza che pone il Ministro al sicuro da ogni critica perchè Egli potrà agevolmente rispondere a questa Assemblea che non può fare quello che la mancanza di mezzi non gli consente di fare.

È bene in ogni modo che il Senato tenga presente che lo stato di previsione predisposto dal Ministero ha subito da parte del Tesoro una decurtazione complessiva di 146.180.000 lire il cui dettaglio qui di seguito si precisa:

Capitoli 9, 10, 11. — Compensi per lavoro straordinario per il personale di ruolo e non di ruolo centrale e periferico.

complessivamente da lire 34.890.000  
a lire 23.000.000

Il nuovo stanziamento è del tutto insufficiente alle accresciute esigenze di servizio della Amministrazione, che anche per il decorso e il corrente esercizio ha dovuto richiedere notevoli integrazioni di fondi.

Capitolo 24. — Spese casuali.

da lire 1.000.000  
a lire 300.000

L'ammontare della somma proposta è talmente esiguo da rendere inefficace lo stanziamento, sul quale gravano anche gli oneri di rappresentanza del Gabinetto e della Segreteria del Sottosegretario.

Capitolo 44. — Spese di trasferimento al personale militare delle Capitanerie di porto.

da lire 15.000.000  
a lire 8.000.000

La somma è insufficiente alle necessità di servizio che implicano frequenti spostamenti del personale militare, spostamenti che sono stati finora limitati per la deficienza di tale stanziamento.

Capitolo 52. — Attrezzi, arredi, mezzi nautici, illuminazione, riscaldamento, telefoni, carburanti ecc. per le Capitanerie di porto.

da lire 55.000.000  
a lire 25.000.000

La somma richiesta era già calcolata con criteri di stretta economia. L'insufficienza di quella proposta è dimostrata dal fatto che anche per l'esercizio 1948-1949 è stato chiesto e ottenuto uno stanziamento integrativo di lire 20.000.000, che dovrà essere richiesto anche per il corrente esercizio.

Capitolo 55. — Spese relative all'esercizio dei mezzi nautici adibiti alla vigilanza della pesca.

da lire 10.000.000  
a lire 6.000.000

La somma originariamente richiesta è appena sufficiente ad assicurare un servizio di vigilanza sulla pesca, atto a reprimere i frequenti e dannosi abusi che tuttora si verificano.

Capitolo 63. — Acquisto e riparazione straordinaria di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto delle Capitanerie di porto.

da lire 70.000.000

a lire 20.000.000

Lo stanziamento proposto è addirittura inferiore di 5.000.000 a quello del corrente esercizio, già dimostratosi insufficiente a causa degli ingenti danni subiti durante la guerra. Appare pertanto pienamente giustificata la cifra richiesta.

Concludiamo pertanto chiedendo al Senato di approvare il reintegro dei 146 milioni i quali mentre rappresentano una economia pressoché irrilevante per lo Stato, costituiscono invece un gravissimo colpo per l'attività del bilancio della Marina mercantile.

Molto si parla oggi di piani di investimento di ingenti capitali per l'agricoltura e per l'industria; molte speranze di rinascita e di sviluppo si affidano ai fondi E.R.P. ed ai prestiti all'estero, ma da tutti questi progetti è doloroso vedere estraniata la Marina mercantile la cui funzione sarà fatalmente destinata alla

sterilità, quando non sia inserita nel complesso dell'organismo produttivo al quale si affida l'avvenire della Nazione. Ove ciò non avvenga, ove ciò noi legislatori non si imponga, ci renderemo responsabili di grave colpa verso le future generazioni alle quali lasceremo il retaggio non di quella politica marinara dalla quale tanta gloria trassero le repubbliche italiane, ma bensì il triste spettacolo di porti inattivi e silenti, di cantieri smantellati e di bandiere non più battenti le rotte di tutti i mari ma custodite nei cofani dei nostri musei. Superati per sempre i sogni di un malsano Imperialismo, noi dobbiamo volere, fermamente volere invece che la Repubblica italiana conservi e tramandi ai nepoti intatta la sua virtù marinara.

Nè si chiuda questa nostra relazione senza rivolgere doveroso un pensiero ed un saluto a tutti i nostri marinai, a tutti i nostri lavoratori portuali, a tutti i nostri lavoratori dei cantieri, a tutti augurando un domani che sia migliore dell'oggi, un domani che, migliore per loro, sarà anche migliore per le fortune della Patria.

TOMMASINI, *relatore.*

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951, in conformità

dello stato di previsione annesso alla presente legge.

### Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1950-1951 la spesa straordinaria di lire 20.000.000 per provvedere all'acquisto e alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.