

(N. 1758-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

*approvato, in riunione comune, dalla IV Commissione permanente (Finanze e Tesoro) e dalla VIII Commissione permanente (Trasporti, comunicazioni, marina mercantile) della Camera dei deputati nella seduta del 22 giugno 1951 (V. Stampato N. 1940)*

**presentato dal Ministro della Marina Mercantile**

**di concerto col Ministro del Tesoro**

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA  
IL 30 GIUGNO 1951

**Comunicata alla Presidenza il 4 agosto 1951**

**Completamento e integrazione del programma navale,  
di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75.**

ONOREVOLI SENATORI. — Come è detto nel titolo del disegno di legge, ci troviamo di fronte alla necessità del completamento e della integrazione del programma navale, di cui alla legge 8 marzo 1949, n. 75. Tutti noi ricordiamo che, secondo i risultati dei primi studi compiuti nella primavera del 1948, si prevedeva di poter dare inizio alla costruzione di navi per 260 mila tonnellate di stazza lorda. L'aumento dei costi intervenuto durante il perfezionamento della legge n. 75 impose una riduzione

del tonnellaggio costruibile, e il disegno di legge in esame tende a ritornare all'accennato tonnellaggio di circa 260 mila tonnellate.

La situazione al 26 febbraio 1951, secondo dati forniti dal Ministero della marina mercantile, è la seguente: le nuove costruzioni navali risultano assegnate per un complessivo tonnellaggio di 219.345,28 tonnellate, suddivise in ragione di 112.570 tonnellate all'armamento sovvenzionato e 106.775,28 tonnellate all'armamento libero.

La legge n. 75 ebbe, come è noto, un duplice scopo: quello di agevolare l'armamento, ponendolo in condizioni di ordinare ai cantieri navali italiani la costruzione di naviglio, escludendo il ricorso ai cantieri esteri, dove la produzione poteva avvenire a condizioni molto più favorevoli, e, d'altra parte, quello di assicurare ai nostri cantieri una necessaria continuità di lavoro, che li ponesse in condizione di evitare il licenziamento di vaste masse operaie, da un lato, e di mantenere in efficienza, dall'altro, quella attrezzatura adatta ad assicurare la possibilità di una produzione che durante la guerra aveva dato ottimi risultati.

Il duplice scopo della legge n. 75 rimane ancora oggi atto a giustificare la necessità della legge che viene sottoposta al nostro esame. Ma, se questo vale in tesi generale, non v'ha dubbio che la legge ha per suo scopo principale quello di assicurare lavoro ad uno dei più grandi complessi cantieristici, l'Ansaldo di Sestri Ponente, la crisi del quale ha costituito e costituisce motivo di seria preoccupazione, anche di carattere sociale, in quanto trattasi di una massa di 6.000 operai, che, senza l'intervento di un provvedimento di urgenza, verrebbe a trovarsi disoccupata.

Il disegno di legge in esame è stato oggetto di larghissima discussione presso la Camera dei deputati, e precisamente alle Commissioni riunite finanze e tesoro (quarta) e trasporti (ottava), nella seduta di venerdì 22 giugno 1951. Interessante riesce la lettura del resoconto stenografico di quella seduta: molteplici furono gli interventi e la discussione si estese a tutto il settore della Marina mercantile, talchè l'onorevole Corbino, che si disse responsabile della convocazione a Commissioni riunite, propose di rinviare la discussione più approfondita in sede di esame del bilancio della Marina mercantile e di approvare intanto questa legge alla quale è collegata una attività di carattere immediato che non si può assolutamente disconoscere.

Come è detto nel disegno di legge, trattasi di autorizzare una maggiore spesa di lire 8.600 milioni, che, sommata agli ultimi 14 miliardi della legge n. 75, dà un complesso di 22 miliardi e 600 milioni, i quali verrebbero ripartiti in quattro esercizi, secondo la suddivisione che appare nel testo dell'articolo unico.

All'altro ramo del Parlamento fu proposto ed accettato un emendamento secondo il quale — in relazione ad analoga disposizione contenuta nella legge n. 75 dell'8 marzo 1949 — della spesa di 8 miliardi e 600 milioni dovrà essere riservato il 30 per cento ai cantieri del Mezzogiorno. Devesi qui tenere presente che il Governo, il quale precedentemente aveva rinviato la costruzione della seconda turbonave da destinare ai servizi della società « Italia » per il Nord America, è venuto a trovarsi di fronte alla necessità di studiare la possibilità della costruzione medesima. Sono a tutti note le discussioni e i contrasti delineatisi a proposito di tale soluzione, e si può sinteticamente osservare che, essendo già una turbonave in avanzata costruzione per la linea del Nord America, prima o poi si sarebbe imposta la necessità di costruire la seconda, poichè una linea non può essere esercitata che con due navi gemelle aventi le stesse caratteristiche. Non sono d'altra parte infondate le preoccupazioni in senso contrario, derivanti sia dal meccanismo delle convenzioni con le grandi società, sia dal costo di esercizio delle nuove turbonavi, che si teme determini un passivo che graverà inevitabilmente sul Tesoro dello Stato. Comunque, questa necessità contingente di assicurare una continuità di produzione alla massa operaia del cantiere Ansaldo, ha provocato la decisione in favore della costruzione della seconda turbonave da 25 mila tonnellate, per la quale il contributo di cui alla presente legge, si presume in lire 4.300 milioni. Ne consegue che se a questo importo aggiungiamo la quota del 30 per cento riservata ai cantieri del Mezzogiorno, pari a milioni 2.580, abbiamo un totale di 6.880 milioni, l'impiego dei quali resta così sufficientemente programmato.

Restano pertanto 1.720 milioni a disposizione del Ministero della marina mercantile, ed io credo di essere vostro interprete se chiedo al Governo che questo residuo sia riservato (né potrebbe essere diversamente) alla costruzione di piccole navi destinate alla pesca, la necessità delle quali è nota attraverso l'esame della situazione di fatto e le molteplici discussioni sull'argomento svoltesi in questa sede.

Nell'altro ramo del Parlamento fu sollevata la questione delle sovvenzioni integrative che lo Stato deve alle società esercenti linee in con-

cessione, ed il sottoscritto ricorda in proposito il suo specifico riferimento nella sua qualità di relatore sul bilancio della Marina mercantile dell'esercizio 1950-51. Giova qui ripetere che il Sottosegretario di Stato alla marina mercantile così rispose, nella citata seduta delle Commissioni della Camera del 22 giugno 1951, alle osservazioni sollevate in proposito: «È necessario dare al bilancio della Marina mercantile (e questo lo dico, onorevoli colleghi, con senso di profonda convinzione) qualche cosa di più di quello che non si è dato per il passato, poichè si tratta davvero del bilancio più piccolo tra tutti i Dicasteri della Repubblica Italiana. Se poi voi pensate che di questo bilancio più di 5 miliardi sono assorbiti dalle sovvenzioni, non avrete difficoltà a darvi atto che un bilancio della Marina mercantile addirittura non esiste. A questo proposito, desidero anticipare (spero con soddisfazione dell'onorevole Corbino che ha sollevato il problema) che il sistema delle sovvenzioni sta per essere profondamente riveduto e che è di imminente presentazione al Parlamento un disegno di legge che riguarda le linee minori attualmente in funzione, in modo da eliminare il contributo integrativo di bilancio cioè quella voce indiscriminata che dava la possibilità, se non proprio di condurre una allegra economia, certamente

di una meno responsabile amministrazione dei denari del contribuente italiano. Eliminando i contributi integrativi del bilancio, avremo la possibilità di usare un criterio più equitativo nelle sovvenzioni. La stessa cosa è stata fatta anche per le grandi linee sovvenzionate, cioè per il gruppo comunemente noto sotto il nome di « Finmare ».

Ho voluto, qui trascrivere la precisa risposta data dal Sottosegretario Tambroni, perchè essa risposta impegna il Ministero a questa opera di salvaguardia del pubblico erario anche e soprattutto perchè non è mistero che gli armatori hanno avuto occasione di larghi margini di guadagno, i quali devono suggerire loro la opportunità di sostenere anche, quando occorra, qualche sacrificio, per difendere le tradizioni dell'armamento italiano, congiunte a quelle, non meno gloriose, dei cantieri navali italiani.

Per tutte le ragioni che qui ho ritenuto sommariamente di esporvi e, pronto a fornirvi quegli ulteriori schiarimenti che vorrete richiedermi, vi prego di dare la vostra approvazione al disegno di legge, nel testo approvato dall'altro ramo del Parlamento e che qui di seguito si trascrive.

TOMMASINI, *relatore*.

## DISEGNO DI LEGGE

*Articolo unico.*

Allo scopo di provvedere al completamento e alla integrazione del programma di nuove costruzioni navali nonchè a quello di riparazioni, modificazioni e trasformazioni del naviglio mercantile nazionale, secondo le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, modificata con la legge 12 maggio 1950, n. 348, è autorizzata la maggiore spesa di lire 8.600 milioni da stanziare nel bilancio del Ministero della marina mercantile.

La spesa suddetta, che nella misura del 30 per cento verrà eseguita nel Mezzogiorno, unitamente a quella di lire 14.000 milioni già autorizzata con la legge 8 marzo 1949, n. 75, viene così ripartita:

lire 3.000 milioni per l'esercizio finanziario 1951-52;

lire 6.500 milioni per l'esercizio finanziario 1952-53;

lire 8.300 milioni per l'esercizio finanziario 1953-54.

lire 4.800 milioni per l'esercizio finanziario 1954-55.