

(N. 4935-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 16 ottobre 1951 (V. Stampato N. 1864)

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

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
IL 17 OTTOBRE 1951

Presentata il 18 ottobre 1951

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1951 al 30 giugno 1952.

ONOREVOLI SENATORI. — Nel clima ancora vibrante della esaltazione della nostra gente di mare che, alla presenza del Capo dello Stato, fu celebrata in Genova, il 16 dello scorso mese, dalla calda parola del ministro Cappa, noi siamo chiamati a discutere dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1951-52 del Ministero della marina mercantile.

La 7^a Commissione del Senato, innanzi di iniziare l'esame del bilancio, ha elevato il pensiero commosso ai marittimi caduti in servizio sulle navi o in prigionia durante i due ultimi conflitti mondiali. L'Assemblea ne rinnoverà il ricordo testimoniando il sacrificio e l'eroismo di questi lavoratori d'Italia, che, pur avendo dedicato al mare e sul mare le loro energie per una pacifica attività di traffici, di commerci, di industrie, risposero alla voce del dovere quando il loro Paese venne coinvolto nelle guerre, annoverando in quell'ultima, due medaglie d'oro, 23 d'argento, 175 di bronzo, 1.070 croci di guerra al valor militare e 69 croci al merito di guerra.

L'ultima immane tragedia dell'umanità ci ha strappato sul mare più giovani vite che non la precedente; chè se nel 1915-18 noi dovemmo contare 940 caduti, oltre alle perdite fra i marittimi mobilitati nella marina militare, nel più recente conflitto caddero ben 3.100 marittimi su navi iscritte nel naviglio ausiliario e 3.527 tra gli equipaggi di navi requisite e non requisite, mentre 537 morirono in prigionia!

Oggi alla grande famiglia dei marittimi, nel ricordo dei fratelli scomparsi, è consegnata la bandiera che il Presidente della Repubblica ha decorato della medaglia d'oro al valor militare. Sotto questa bandiera gli uomini che lavorano sul mare, impegneranno, nella grandiosa opera di ricostruzione, tutte le loro possibilità di mente e di cuore per il domani migliore che l'Italia merita a compenso dei tanti sacrifici subiti.

* * *

Terminata la guerra, pur nel dolore straziante dei lutti e delle rovine, il nostro Paese sollecitò la propria forza d'animo e di volontà per la ripresa delle attività nella pace e nel libero sistema democratico tanto duramente conquistati.

Se la situazione era gravissima in ogni settore, in quello della Marina mercantile apparve addirittura terrificante.

La Marina mercantile italiana che all'inizio della guerra contava una flotta di circa 3 milioni e 500 mila tonnellate, all'epoca della liberazione non aveva che poche navi per poco più di 400.000 tonnellate: quasi il 90 per cento era andato distrutto!

L'ISTITUZIONE DEL MINISTERO E LA NECESSITÀ DI UNA GRANDE POLITICA MARINARA.

Nella ricordata situazione, veramente tragica, del nostro naviglio, fu atto dettato dalla fede e dal coraggio quello del nostro Governo che, nel luglio 1946, decise la istituzione del Ministero della marina mercantile. Questo importante settore che, come guistamente rilevava il relatore del primo bilancio presentato al Parlamento, l'attuale ministro Cappa, riguarda la terza attività economica del nostro Paese, dopo l'agricola e l'industriale, era stato sino ad allora, diretto e coordinato da una Direzione generale o da un Sottosegretariato alle dipendenze, spesso mutate, di svariati dicasteri, da quello della marina militare a quello dei trasporti, da quello dell'industria a quello delle poste, per tornare, poi, dall'uno all'altro.

Con legge recente (17 febbraio 1951, n. 85) il nuovo Ministero ha ricevuto il suo ordinamento che prevede quattro Direzioni generali (naviglio, navigazione e traffico marittimo, lavoro marittimo e portuale e porti, pesca e demanio marittimo), un Ispettorato generale degli affari generali e del personale, un ufficio tecnico con funzioni consultive, e un Ispettore generale delle Capitanerie di porto.

Per quanto riguarda il personale, anche qui si verifica, in miniatura, lo stesso fenomeno di tutta l'Amministrazione: sono impiegati non di ruolo, avventizi, giornalieri, salariati, che costituiscono grande parte del complesso centrale e periferico del Ministero. Altro problema che attende soluzione è quello dei locali, insufficienti essendo quelli del vecchio e glorioso palazzo della Minerva.

Ma, tornando a considerare le ragioni che indussero alla istituzione del Ministero, ovviamente esse avrebbero dovuto ricercarsi e

nella grande opera di ricostruzione della nostra flotta mercantile e nella necessità di curare una vera e propria politica marinara nell'interesse sociale ed economico del Paese.

Il relatore di questo bilancio non potrebbe che parafrasare le tante e valide argomentazioni che furono ampiamente esposte nelle precedenti relazioni: da quella del senatore Cappa, di cui non è davvero contestabile la competenza tecnico-giuridica nel settore che oggi opportunamente è stato richiamato a dirigere, a quelle dei colleghi Raja e Tommasini, appassionata l'una, dettagliata e ricca di elementi tecnici ed economici l'altra.

L'Italia, con i suoi mari e gli 8.000 chilometri di coste, esige che delle sue grandi possibilità di occupazione, di opere, di reddito che vengono offerte dall'attività marinara si tenga il dovuto conto.

« Non v'è alcuna ragione, scriveva il senatore Cappa, perchè l'Italia, la quale possiede abbondante un materiale umano qualificatissimo, non possa emulare la Norvegia, la Svezia, l'Inghilterra e prevalere sulla Francia nell'industria marittima eliminando la disoccupazione della gente di mare, aprendo molteplici possibilità alle attività collaterali, compensando coi proventi dei noli e dei passaggi la valuta necessaria a riequilibrare la bilancia dei pagamenti dissestata, oltre che dalle esigenze di una cresciuta popolazione, dalla perdita delle rimesse degli emigranti e dalla stasi perdurante del turismo ».

Dalla ricostruzione dei porti alla organizzazione razionale ed efficiente dei servizi, all'ammodernamento dei cantieri e alla rimozione di tutti i complessi ostacoli che si oppongono ad una completa e veramente utile attività di essi; dalla costruzione di navi particolarmente adatte ai traffici ed ai servizi che possiamo curare, all'assistenza di varia natura, tempestiva ed intelligente, insieme con il rigido e costante controllo perchè siano sempre seguiti criteri di sana amministrazione; dalla risoluzione delle crisi del navalpiccolo a quella della pesca; è tutto un insieme di problemi e di impegni che dovrebbero rendere l'amministrazione della Marina mercantile una delle più importanti dello Stato e non già relegarla all'attività sconosciuta e negletta della « cenerentola », come amava definirli l'attuale Ministro.

Purtroppo, anche in sede di esame di questo quarto bilancio siamo costretti a rilevare che i mezzi posti a disposizione sono talmente inadeguati da far temere la delusione di molte delle speranze che ebbero a sorgere quando venne decisa l'istituzione del Ministero.

Confidiamo pienamente, tuttavia, nell'attività alacre e sagace del Ministro che sicuramente spenderà la sua nota capacità di competenza e di volontà per il maggiore potenziamento del dicastero cui è stato preposto.

LA RICOSTRUZIONE DELLA FLOTTA.

Gli anni trascorrono con un ritmo che l'intensità del lavoro e delle preoccupazioni determinate dalle necessità della vita quotidiana rende ancor più veloce, i ricordi delle vicende trascorse impallidiscono anche per la labilità di memoria caratteristica di non pochi italiani.

È opportuno, quindi, riandare al tempo passato per rammentare i grandi impegni che si erano assunti e per obiettivamente riconoscere le realizzazioni, anche se l'esame determinerà critiche che, del resto, sono quanto mai utili se dettate da serietà di propositi e non da motivi preconcezioni o faziosi.

Quando l'Italia, nel giugno 1940, entrò nel conflitto mondiale, la nostra flotta mercantile comprendeva 1.109 unità di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate, che erano così ripartite:

n. 215 navi passeggeri e miste per tonnellate di stazza lorda 1.095.352;

n. 534 navi da carico per tonnellate di stazza lorda 1.771.053;

n. 107 navi cisterna per tonnellate di stazza lorda 420.827;

n. 253 navi di tipo speciale rimorchiatori, draghi, traghetto) per tonnellate di stazza lorda 19.113;

per un totale di tonnellate di stazza lorda 3.306.345.

Ad esse si aggiungevano n. 2367 unità di naviglio minore (velieri, motovelieri, ecc.) per tonnellate di stazza lorda 142.631.

La nostra flotta era al sesto posto nella graduatoria delle Marine di tutto il mondo, dopo, cioè, l'Inghilterra, gli Stati Uniti, il Giappone, la Norvegia e la Germania. Essa trasportava in Italia il 77 per cento delle merci affluenti dai porti stranieri e il 91 per cento di merci defluenti dai nostri porti. L'87,50 per cento dei

passaggeri che si imbarcavano o sbarcavano in Italia viaggiava su navi italiane.

Al termine della guerra, fra naviglio a propulsione meccanica e naviglio minore, non avevamo più che 429.000 tonnellate!

Nei sei anni che sono trascorsi i risultati che sono stati conseguiti, si presentano senza commenti nel seguente prospetto:

	All' 8 maggio 1945		Al 30 giugno 1951	
	N. unità	T. S. L.	N. unità	T. S. L.
1) Naviglio a propulsione meccanica (piroscafi e motonavi)	304	371.000	1.220	2.923.520
2) Naviglio veliero, motovelero e peschereccio	1.500	58.000	3.146	113.440
Totale generale	1.804	429.000	4.366	3.036.960

In breve volgere di anni, dunque, l'Italia è tornata a possedere circa il 90 per cento di tutto il tonnellaggio che si era venuto formando prima che la bufera della guerra si abbattesse distruggitrice sulle nostre modeste ricchezze.

Non si può certamente negare che sarebbe stato preferibile che parte del nuovo tonnellaggio fosse di migliore qualità, ma non v'ha chi obiettivamente possa soltanto dubitare che nei difficili frangenti e nelle inderogabili necessità dell'immediato dopoguerra fosse possibile superare i primi e rispondere alle seconde con diversi sistemi.

Nella flotta da carico, con gli aiuti previsti dal decreto 19 ottobre 1945, si provvede dapprima a recuperare e ripristinare navi per 300 mila tonnellate; se ne costruiscono, poi, nuove per 150.000 tonnellate. Si tratta quindi la cessione di navi residue di guerra dall'America e così entrano a far parte della nostra flotta 90 « Liberty » di 7200 tonnellate ciascuna, 20 cisterne T. 2 da 10.000 tonnellate e 9 navi minori da 2700 tonnellate. Successivamente, altro naviglio da carico per 300.000 tonnellate viene acquistato direttamente dai nostri armatori ed altro se ne costruisce con le provvidenze disposte dalla legge 8 marzo 1949, n. 75.

Si ottiene anche dagli Stati Uniti la restituzione di navi sequestrate e la sostituzione di quelle perdute con altrettanto tonnellaggio « Liberty ».

Ci sono, tra gli altri, restituiti i due grandi piroscafi da passeggeri « Conte Grande » e « Conte Biancamano » poi ripristinati, con il concorso del « fondo lire » nei cantieri di Genova e di Monfalcone.

La situazione dell'armamento di linea era la più impressionante e per le distruzioni subite e per le difficoltà di soluzione.

La quasi totalità della nostra flotta di linea, assommante a ben 1.355.000 tonnellate, era già prima della guerra del gruppo « Finmare » che ordina l'attività delle società « Italia », « Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia ». Questo gruppo gestiva 84 linee che collegavano l'Italia con tutto il mondo. La flotta era così costituita:

Soc. Italia	37 navi per tonn.	456.443
Soc. Lloyd Triestino	73 » » »	603.630
Soc. Adriatica	41 » » »	138.453
Soc. Tirrenia	54 » » »	156.291

con un totale di . 205 navi per tonn. 1.354.817

Al termine della guerra questa importante flotta era ridotta a 22 unità per complessive 126.000 tonnellate, avendo perduto oltre il 90 per cento della sua consistenza!!

Nonostante le gravissime difficoltà che si frappongono alla ricostituzione di una grande flotta di linea, le 4 società nel 1950, avevano già navi per circa 400.000 tonnellate, altre importanti avendone già impostate.

Ricordiamo, tra le altre, la motonave « Giulio Cesare », il primo grande transatlantico che esce dai cantieri italiani nel dopoguerra, e che proprio in questi giorni inizierà i suoi viaggi sulla linea nel Sud-America; la motonave « Augustus », dalle stesse caratteristiche, che si affiancherà alla gemella entro il febbraio 1952. Nel luglio dello stesso anno prossimo sarà consegnata, sempre alla società Italia, la prima turbonave di 25.000 tonnellate, cui è stato imposto il nome di « Andrea Doria » e che sarà destinata sulla linea del Nord-America. Per il Lloyd Triestino dopo il varo delle tre unità da 13.000 tonnellate (« Australia », « Oceania », « Neptunia ») destinate alla linea dell'Australia, se ne sono impostate due da 11.400 tonnellate per la linea del Sud-Africa ed altre due da 11.600 tonnellate per l'India e l'Estremo Oriente. La società Adriatica dopo la motonave « Enotria », varata il 3 dicembre 1950, vedrà entrare in esercizio anche la gemella « Messapia » che i cantieri di Taranto consegneranno nel maggio 1952 e che si aggiungerà alle motonavi da carico « Udine » e « Vicenza » della

stessa Società entrate in esercizio nello scorso anno. In applicazione della legge 8 marzo 1949, n. 75, per la società Tirrenia sono state impostate cinque motonavi da 5.250 tonnellate di cui tre presso i Cantieri navali riuniti di Palermo e due presso la Naval meccanica di Castellamare di Stabia.

È meritoria, dunque, l'attività spiegata dalle quattro Società di preminente interesse nazionale di cui alcune nuove unità che solcano gli Oceani sono tornate a riscuotere l'apprezzamento entusiastico dei viaggiatori italiani e stranieri.

Nel settore dell'armamento libero molto si è fatto per il naviglio da carico — e lo abbiamo già considerato. Ma si è fatto anche molto per le linee passeggeri con audacia e prontezza di iniziativa, che hanno conseguito risultati molto utili per la Nazione nell'immediato dopoguerra; al riguardo ricordiamo la flotta Lauro di Napoli, la ditta Conte, la ditta Ignazio Messina e la « Italnavi » di Genova, la « Sirdarma » di Venezia, la Compagnia Genovese di Armamento e la Compagnia Genovese di Navigazione a vapore, la Società di Navigazione Alta Italia, la ditta fratelli d'Amico di Roma, il Lloyd Mediterraneo, la « Vivaldi Giacomina » e molte altre minori.

Per quanto riguarda, comunque, le nuove costruzioni navali, è utile conoscere lo stato di esse al secondo semestre 1951 anche per accertare la efficienza della famosa legge 8 luglio 1949, n. 75. La situazione è la seguente:

NUOVE COSTRUZIONI NAVALI - SITUAZIONE AL 2° SEMESTRE 1951

T I P O	Numero	Tonnellate di stazza lorde	Costo globale iniziale	Ammontare globale pre- suntivo dei contributi alla data dell'ammis- sione ai benefici
Navi da passeggeri o miste	11	109.450 —	57.688.281.047	15.451.534.136 —
Navi cisterna	8	44.287 —	11.827.016.038	3.919.958.227 —
Navi di tipo speciale	13	14.506,50	8.279.317.932	2.328.591.149 —
Navi da carico secco	15	21.218 —	7.556.520.323	2.299.963.749,80
Navi da pesca	257	29.883,78	18.164.130.097	5.644.069.209 —
TOTALI	210	219.345,28	103.515.265.437	29.644.116.497,80

NUOVE COSTRUZIONI NAVALI - RAFFRONTO TRA ARMAMENTO LIBERO
E ARMAMENTO SOVVENZIONATO

T I P O	Numero	Tonnellate di stazza lorde	Costo globale iniziale	Ammontare globale pre- suntivo dei contributi alla data dell'ammis- sione ai benefici
Armamento sovvenzionato	13	112.570 —	58.383.803.978	15.690.577.124,80
Armamento libero	244	106.775,28	45.131.461.459	13.953.539.373 —
TOTALI	257	219.345,28	103.515.265.437	29.644.116.497,80

I PORTI.

Non si poteva pensare ad una vera e propria ripresa della marina e dei traffici marittimi senza provvedere alla riparazione dei porti, le cui distruzioni furono immani e che è bene qui ricordare.

Nei porti principali la guerra arrecò danni alle opere (banchine, moli, opere foranee) delle seguenti proporzioni:

Savona 65 per cento; Genova 56 per cento; La Spezia 100 per cento; Livorno 71 per cento; Civitavecchia 100 per cento; Napoli 75 per cento; Bari 20 per cento; Messina 100 per cento; Palermo 35 per cento; Catania 32 per cento;

Cagliari 28 per cento; Ancona 27 per cento; Venezia 16 per cento.

Prima di accudire alla reale rimessa in efficienza dei porti fu necessario procedere alle difficili e pericolose opere di sminamento, di escavazione, di dragaggio e di recupero. Decine di miliardi sono stati impiegati dagli anni scorsi ad oggi, e, sia pur riconoscendo che altre importanti opere dovranno esser compiute a Taranto, a Napoli, a Livorno ecc., si deve affermare che molto è stato fatto e che i nostri porti sono ormai in grado di consentire una attività molto maggiore di quella che ci è dato di svolgere.

Il movimento nei nostri porti durante l'anno 1950 è stato il seguente:

MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE DURANTE L'ANNO 1950

	NAVI ARRIVATE				NAVI PARTITE			
	Numero delle navi	Tonnellate		Viaggiatori sbarcati	Numero delle navi	Tonnellate		Viaggiatori imbarcati
		di stazza netta	di merce sbarcata			di stazza netta	di merce imbarcata	
NAVI ITALIANE								
Piroscafi e motonavi . . .	66.647	27.320.017	13.050.469	2.547.742	66.638	27.374.497	4.832.667	2.505.090
Velieri e motovelieri . . .	38.432	1.389.354	1.055.421	29.172	38.414	1.375.026	851.411	31.227
Totale . . .	105.079	28.709.371	14.105.890	2.576.914	105.052	28.749.523	5.684.078	2.536.317
NAVI ESTERE								
Piroscafi e motonavi . . .	7.115	20.478.764	11.092.140	79.334	7.125	20.356.084	2.438.196	157.549
Velieri e motovelieri . . .	200	10.452	669	525	201	10.703	525	504
Totale . . .	7.315	20.489.216	11.092.809	79.859	7.326	20.366.787	2.438.721	158.053
NAVI ITALIANE ED ESTERE								
Piroscafi e motonavi . . .	73.762	47.798.781	24.142.609	2.627.076	73.763	47.730.581	7.270.863	2.662.639
Velieri e motovelieri . . .	38.632	1.399.806	1.056.090	29.697	38.615	1.385.729	851.936	31.731
Totale . . .	112.394	49.198.587	25.198.699	2.656.773	112.378	49.116.310	8.122.799	2.694.370

	NAVI ARRIVATE E PARTITE			
	Numero delle navi	TONNELLATE		Viaggiatori sbarcati e imbarcati
		di stazza netta	di merce sbarcata od imbarcata	
NAVI ITALIANE				
Piroscafi e motonavi . . .	133.285	54.694.514	17.883.136	5.052.832
Velieri e motovelieri . . .	76.846	2.764.380	1.906.832	60.399
Totale . . .	210.131	57.458.894	19.789.968	5.113.231
NAVI ESTERE				
Piroscafi e motonavi . . .	14.240	40.834.848	13.530.336	236.883
Velieri e motovelieri . . .	401	21.155	1.194	1.029
Totale . . .	14.641	40.856.003	13.531.530	237.912
NAVI ITALIANE ED ESTERE				
Piroscafi e motonavi . . .	147.525	95.529.362	31.413.472	5.289.715
Velieri e motovelieri . . .	77.247	2.785.535	1.908.026	61.428
Totale generale . . .	224.772	98.314.897	33.321.498	5.351.143

I CANTIERI.

Sul problema dei cantieri il Parlamento ha ampiamente discusso in occasione dell'approvazione della nota legge 8 luglio 1949, n. 75 sulle costruzioni navali che porta il nome dell'allora ministro Saragat, il quale, nel sostenerla ebbe a dire che essa avrebbe costituito un aiuto a risolvere il grave problema che, invece, si trova tuttora insoluto innanzi al giudizio delle Camere.

Insoluto ed, anzi, aggravato per motivi, del resto, non tutti dipendenti dalla nostra volontà, dato che dopo l'approvazione della legge, si verificarono alcuni fenomeni (principalmente fra tutti, la svalutazione della sterlina) che contribuirono a rendere ancora più seria la situazione.

Con ciò non si vuol dire che la legge, che rappresenta il più importante provvedimento adottato nel dopo guerra per la ripresa delle costruzioni navali, non abbia spiegato la sua utilità, ma ci sembra evidente, oggi ancor più di ieri, che i motivi determinanti di essa andavano ricercati in un complesso di ragioni di ordine sociale e contingente e non già nella intenzione di risolvere od anche più semplicemente di avviare a soluzione il problema della crisi cantieristica.

In termini semplici, allora, qualche commentatore disse: la produzione dei nostri cantieri navali costa oggi circa il 33 per cento di più di quella dei cantieri stranieri, particolarmente inglesi; conseguentemente non solo non possiamo sperare che armatori stranieri commettano lavoro ai nostri cantieri, ma accadrà che gli stessi nostri armatori si rivolgeranno ai cantieri stranieri. È opportuno pertanto che lo Stato intervenga sopportando la differenza di costo ed i nostri cantieri avranno il lavoro assicurato. Ed a tal fine si congegnò una legge che avrebbe consentito una equa ripartizione del lavoro per tutti i cantieri per la costruzione di naviglio a sua volta equamente ripartito fra armamento libero e Finmare.

Dopo che il disegno di legge era stato approvato dalla Camera dei deputati, alcuni componenti della Commissione competente del Senato sollevarono obiezioni soprattutto perchè la garanzia di assegnazione indiscriminata di

lavoro di diversi cantieri, e la riserva di una notevole quota ad una parte speciale dei cantieri stessi, avrebbero impedito alcuni possibili miglioramenti tecnici ed economici della nostra industria. Prevalse, però, la considerazione dell'urgente applicazione dei benefici previsti dalla legge e questa venne sollecitamente approvata senza emendamenti.

Successivamente, e per la ricordata svalutazione della sterlina e per altre ragioni, la situazione si è venuta aggravando, cosicchè il maggior costo di produzione dei nostri cantieri oggi è di oltre il 40 per cento!

Sul problema, come abbiamo detto, si è parlato troppo a lungo, si è fatto presente che in Italia abbiamo troppo scali (58) di lunghezza non minore di 120 metri; che è necessario un 20 per cento in più di giornate lavorative in confronto della produzione inglese; che grava un'eccessivo onere di spese generali; che, soprattutto, troppo alto è il costo dei materiali siderurgici e delle attrezzature, motori compresi; che l'apparato produttivo in molti cantieri ha bisogno di essere rimodernato; che eccessivi, infine, sono i gravami del fisco e degli interessi passivi.

Complesso, quindi, di gravi problemi, che vanno affrontati e risolti se si vuol veramente superare la crisi della nostra industria cantieristica. Principale fra tutti ci sembra quello che riguarda la nostra industria siderurgica che dovrà essere in grado di fornire materie prime e semilavorati a prezzi di concorrenza internazionale.

La legge 8 marzo, se pur ha innegabilmente avuto l'efficacia di superare un momento particolarmente delicato per l'attività delle decine di migliaia dei nostri lavoratori del settore cantieristico, non ha avuto come obiettivo un programma ampio che potesse allargare le speranze di coloro che attendono una effettiva ripresa di questa nostra attività. Occorre che il Governo imposti questo programma di ampio respiro tenendo presente che se si potesse affidare ai cantieri navali (la cui potenzialità complessiva è di 300.000 T.S.L. annue) ordinazioni tali da farli lavorare in pieno, si verrebbe a sfruttare totalmente la loro potenzialità lavorativa, che in questi ultimi anni è stata limitatissima, così da conseguire economie sui costi di almeno un 10 per cento; che se si stu-

diasse un programma di costruzione in serie di navi di un determinato tipo, in particolare navi cisterne (oltre alla possibilità di ottenere consegne molto più rapide) si potrebbero realizzare sensibili riduzioni di costo; che è assolutamente necessario ridurre il costo dei finanziamenti, tenendo presente che di fronte al nostro tasso d'interesse dell'8,25 per cento sta quello del 2-3 per cento che possono ottenere gli armatori stranieri; che si rendono necessarie alcune agevolazioni fiscali.

Interessante può essere studiare quanto al riguardo è stato fatto all'estero, in particolare in Francia (la cui situazione è simile alla nostra), ove colla legge « Deferre » si è stabilito di concedere contributi non già una volta tanto per la costruzione di un determinato tonnellaggio, come si è fatto con la legge 8 marzo, ma per tutte le costruzioni che verranno effettuate senza vincoli di tempo per conto di committenti sia nazionali che stranieri (per questi ultimi, tuttavia, previa autorizzazione del Ministero delle finanze) in misura sufficiente, nave per nave, a seconda del tipo, a colmare la differenza tra i costi navali francesi e quelli internazionali. A tal fine ogni anno verrà stanziato in bilancio un fondo proporzionato all'ammontare complessivo dei contributi di costruzione che prevedibilmente verranno richiesti dall'industria navale per far fronte alle commesse degli armatori.

La Commissione esprime la fiducia che il suo ex presidente, oggi Ministro della marina mercantile, vorrà presentare al più presto al Parlamento qualche disegno di legge che con ampiezza di vedute e con organiche disposizioni avvii finalmente ad una reale soluzione questo problema che interessa l'economia nazionale e cinquantamila nostri lavoratori.

LE SOVVENZIONI

I CONTRIBUTI STRAORDINARI E LE INTEGRAZIONI.

Com'è noto, le quattro grandi Società di navigazione di preminente interesse nazionale collegate e coordinate dalla Finmare ricevono, in forza della legge 7 dicembre 1936, n. 2089,

delle sovvenzioni che, rimaste sempre immutate, sono le seguenti:

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

Oltre a queste sovvenzioni alle stesse Società, e che sono rimaste immutate, sono corrisposte, in base al decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754 ad anche all'articolo 7 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081 per il quale si sarebbe dovuto consentire alle società un utile medio del 4 per cento sul capitale azionario, le integrazioni delle sovvenzioni le quali pertanto debbono coprire gli eventuali *deficit* nonchè l'utile medio di cui si è detto.

Alle Società minori che gestiscono servizi marittimi indispensabili di carattere locale, per convenzioni, sono corrisposte delle sovvenzioni che sono maggiorate in dipendenza degli aumenti dei prezzi dei combustibili, dei salari e dei materiali di riparazione.

Per le convenzioni del 1925 erano corrisposte alle sottoelencate Società le seguenti sovvenzioni:

« Navigazione Toscana »	L. 4.100.000
« Partenopea »	» 4.150.000
« Eolia »	» 2.950.000

Per convenzione del 1939 era corrisposta sovvenzione alla

« Istria-Trieste » di	L. 3.200.000
e per convenzione del 1937 era corrisposta sovvenzione alla	
« Fiumana » di	L. 13.000.000

per un totale, cioè di L. 27.400.000

Per gli aumenti verificatisi, alle predette Società, secondo il bilancio di previsione 1951-1952 del Ministero, sono dovute le seguenti sovvenzioni:

« Navigazione Toscana »	L. 275.000.000
« Partenopea »	» 370.000.000
« Eolia »	» 265.000.000

« Istria-Trieste » (per una sola linea riattivata a carattere stagionale) . . . »	40.000.000
« Fiumana » (per un solo tratto di linea riattivata) »	101.200.000

per un totale di L. 1.051.200.000

Le cifre indicano esaurientemente l'onerosità di tali sovvenzioni, soprattutto considerando le parziali riattivazioni.

Per quanto riguarda, invece, le Società di p. i. n. le integrazioni per tre di esse (la società Italia è sempre stata in attivo) risentono di anno in anno un crescendo tale che non può non richiamare l'attenzione.

Per l'esercizio 1949, che è quello considerato nel bilancio del Ministero della Marina mercantile che stiamo esaminando, le integrazioni sulla base dello stabilito 60 per cento dell'ammontare delle integrazioni stesse, ammontano:

per il « Lloyd Triestino »	L. 2.263.560.000
per l'« Adriatica »	1.398.991.453
per la « Tirrenia »	1.510.944.262

Dall'esame dei bilanci dell'anno 1950 delle medesime Società risulta che le integrazioni per il prossimo esercizio subiranno un altro aumento di circa un miliardo.

Ricercate le ragioni del crescente onere, si è potuto affermare che, nonostante il notevole incremento di introiti e per l'entrata in esercizio di nuove linee e per l'aumento dei noli, si sono verificate ulteriori gravi passività che per le singole Società consistono principalmente nelle seguenti:

1° Per il « Lloyd Triestino »:

a) impiego di altre due navi ed inizio della linea della Somalia che non può essere redditizia con il tonnello impiegato;

b) svalutazione della sterlina che ha inciso fortemente sugli introiti riducendoli di un terzo e, poichè i noli acquisiti sono in grande maggioranza in sterline, la differenza negli introiti in lire italiane è veramente notevole;

c) forte aumento sul costo dei salari per il personale amministrativo e navigante in conformità degli accordi salariali;

d) aumento nel costo dei combustibili;

e) aumento del costo della manutenzione e delle riparazioni;

f) aumento dell'onere per interessi passivi causati, oltre che dal maggior costo del danaro, dal ritardo nei pagamenti da parte dello Stato.

2° Per l'« Adriatica »:

a) aumento dei salari;

b) aumento del costo dei combustibili;

c) aumento dell'onore per interessi passivi;

d) entrata in servizio di altra nave (« Esperia ») e di altre 3 N 3 (navi da 2600 tonnellate acquistate in America) destinate a servizi commerciali del Levante;

e) aumentato costo della manutenzione e riclassifiche navi;

f) svalutazione della sterlina.

3° Per la « Tirrenia »:

a) aumento dei salari;

b) aumento del costo dei combustibili;

c) aumento dell'onere degli interessi passivi;

d) aumento degli ammortamenti per l'entrata in servizio di altre due navi;

e) aumento del costo della manutenzione e riclassifiche navi;

f) nuovo onere per l'esercizio della linea settimanale Civitavecchia-Cagliari, della linea quindicinale Venezia-Genova (periplo italo), della linea quindicinale Tirreno-Nord Europa;

g) applicazione della tariffa differenziale passeggeri sulla linea Civitavecchia-Olbia.

Occorre fare alcune considerazioni sull'attività esplicata dall'importante gruppo Finmare.

Innanzitutto, va tenuta presente la importanza delle linee esercite dalle quattro grandi Società di preminente interesse nazionale.

1) La Società « Italia », che ha sempre concluso attivamente i suoi servizi, annovera le seguenti linee:

Italia-Nord America - linea passeggeri (con le motonavi « Saturnia » e « Vulcania » e il piroscafo « Conte Biancamano »);

Italia-Sud America - linea passeggeri (con la motonave « Giulio Cesare », il piroscafo « Conte Grande »; le motonavi « Marco Polo » e « Toscanelli » ed i piroscafi « Santa Cruz » e « San Giorgio »);

Italia-Centro America-Sud Pacifico (con le motonavi « Vespucci » e « Usodimare »);

Trieste-Tirreno-Brasile-Plata - linea commerciale (con il piroscafo « Etna »);

Italia-Centro America-Nord Pacifico (con le motonavi « Leme », « Nereide », « Stromboli », « Vesuvio », ed il piroscafo « Tritone »);

Trasporto materie essenziali (con la motocisterna « A. Zotti »).

2) il « Lloyd Triestino » gestisce le seguenti linee:

Italia-Sud Africa - via Suez - bimestrale - linea celere (con il piroscafo « Gerusalemme » noleggiato dalla Società « Adriatica »);

Italia-Africa Occidentale-Congo-Angola - linea commerciale (con i piroscafi « Alga », « Amba », « Isonzo », « Perla »);

Italia-Sud Africa - via Suez - linea commerciale (con i piroscafi « Astra », « Portorose », « Sistiana », « Posillipo » e « Milano » noleggiato dalla « Tirrenia »);

Italia-India-Pakistan costa occidentale (con la motonave « Risano » e il piroscafo « Timavo »);

Italia-India-Pakistan costa orientale (con i piroscafi « Sprenea », « Onda » e « Firenze » noleggiato alla « Tirrenia »);

Italia-Australia - linea celere (con le motonavi « Australia », « Neptunia », « Oceania » e i piroscafi « Toscana », « Duino » e « Assiria » noleggiato dalla « Italia »);

India-Pakistan-Estremo Oriente (con le motonavi « S. Caboto » e « Vivaldi » noleggiata dalla « Italia »);

Italia-Somalia-Monbasa (con i piroscafi « Tripolitania » e « Diana », noleggiato dalla « Adriatica »).

Servizio bananiero con la Somalia (con la motonave « Algola »).

3) L'« Adriatica » ha le seguenti linee:

Italia-Egitto - grande espresso (con la motonave « Esperia »);

Adriatico-Pireo-Istanbul - linea celere (con la motonave « Barletta »);

Adriatico-Egitto-Mar Nero (con i piroscafi « Loredan » e « Treviso » e motonave « Otranto » noleggiata dalla Società « Carlo Martinolich » di Trieste);

Adriatico-Egitto-Anatolia (con le motonavi « Chioggia » e « Campidoglio »);

Adriatico-Pireo-Caifa - linea celere (con il piroscafo « Abbazia »);

Tirreno-Pireo-Cipro-Caifa - linea celere (con la motonave « F. Grimari »);

Tirreno-Pireo-Istanbul - linea commerciale (con le motonavi « Vicenza » e « Udine »);

Tirreno-Soria-Cipro-Anatolia - linea commerciale (con i piroscafi « Rovigo » e « Belluno » e motonave « Carso » noleggiata dal « Lloyd Triestino »);

Manfredonia-Tremi (con il piroscafo « Pellestrina »).

4) La « Tirrenia », infine, ha le seguenti linee:

Napoli-Palermo (con le motonavi « Argentina », « Cagliari », « G. Borsi »);

Palermo-Tunisi (con le motonavi « Cagliari », « G. Borsi »);

Civitavecchia-Olbia (con le motonavi « Città di Trapani », « Città di Alessandria », « Città di Messina »);

Napoli-Cagliari (con la motonave « Città di Livorno »);

Genova-Porto Torres ((con le motonavi « Civitavecchia » e « Olbia »);

Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres (con le motonavi « Civitavecchia » e « Olbia »);

Civitavecchia-Cagliari (con la motonave « Città di Messina »);

Genova-Sardegna-Sicilia (con i piroscafi « Ichnusa » e « Torres »);

Sicilia-Pantelleria-Tunisi (con i piroscafi « Ichnusa » e « Torres »);

Napoli-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli con la motonave « Celio »);

Adriatico - Sicilia - Tirreno - periplo italico (con le motonavi « Anna Maria » e « Francesca » noleggiata dalla « Comeda » ed il piroscafo « Maria Carla » noleggiato dai « Fratelli D'Amico »);

Tirreno-Sicilia-Nord Europa (con i piroscafi « Marechiaro », « Valtellina » e « Valgardena », questi ultimi due noleggiati dalla « Vivaldi e Giacomini » di Genova);

La Maddalena-Palau-Santa Teresa-Bonifacio (con il piroscafo « Gallura »);

Carloforte-Calasetta (con il piroscafo « Capo Sandalo »);

Carloforte-Portovenere (con il piroscafo « Capo Sandalo »).

Non poche delle linee che sono gestite dalle Società di p.i.n. (escluse quelle dell'« Italia ») sono notoriamente molto passive, ma, ciò nonostante, noi sappiamo come di esse non si potrebbe davvero chiedere la soppressione. Evidenti ragioni di ordine sociale ne impongono non soltanto il mantenimento, ma, compatibilmente con le possibilità d'ordine economico e finanziario, il miglioramento. Ma non sono i soli motivi sociali che scongiurerebbero in modo assoluto la soppressione di alcune linee: sussistono altresì ragioni di dignità e di prestigio della nostra bandiera che vogliono la presenza delle nostre navi in molti porti del mondo, che impongono il miglior trattamento di viaggio e di assistenza a tutti i nostri emigranti, che chiedono che la nostra marina mercantile torni a gareggiare, con le sue grandi e tradizionali possibilità, con le marine straniere.

Ed intuitive sono anche le ragioni che consigliano, di affidare il servizio di molte linee alle Società, che, per la stessa loro attività, sono definite di preminente interesse nazionale — ma, al riguardo, è consigliabile, anche per evitare confusioni e dissensi molto dannosi, che si disciplinino i servizi tra la Finmare e il libero Armamento, che pur è chiamato a svolgere, anche nel campo da trasporto passeggeri, un'attività quanto mai utile all'economia nazionale. Confidiamo che alle parole di assicurazione che in proposito sono state pronunziate dal Ministro seguano al più presto i provvedimenti concreti.

Non sarà sufficiente, tuttavia, questa ripartizione dell'attività per conseguire l'auspicabile buona sistemazione del settore che stiamo esaminando poichè pur accettando, per i motivi cui sono stati succintamente esposti, le inevitabili passività di certi servizi, dobbiamo pretendere che i criteri adottati nell'amministrazione e nell'esercizio siano per severità e diligenza tali da contenere le spese e le perdite nei giusti limiti.

Ed ancora, riteniamo che non possa ulteriormente mantenersi in vita il sistema delle integrazioni imposte nel recente passato da eccezionali situazioni, e che sia preferibile ormai ripristinare esclusivamente il criterio delle sovvenzioni che, naturalmente aggiornate, po-

tranno, sia pure in una prima fase, essere sottoposte a revisioni.

È ovvio che la Commissione al riguardo richiama tutta la vigile cura e sollecita lo studio da parte degli organi ministeriali per la migliore soluzione.

LA CRISI DEL « NAVALPICCOLO ».

Si denuncia ancora la crisi del navalpiccolo: la difficoltà per tale denuncia sta solo nell'usare parole nuove da aggiungere alle tante che si sono scritte e dette al riguardo.

Nel riconoscere quanto si è cercato di fare, in applicazione della legge Saragat, con il contributo concesso per la costruzione di 209 navi minori per complessive 29.000 tonnellate, e nel sollecitare quanto potrà farsi con la legge recentemente approvata per l'impiego di altri otto miliardi e 600 milioni, chiediamo che si abbia maggior comprensione per l'attività modesta e tenace svolta da tanti nostri lavoratori del litorale.

LA PESCA.

Nonostante che da più parti, anche autorevoli (lo stesso ministro Saragat ebbe a condividere l'opinione) si sia sostenuto che il problema della pesca non sia di attualità e che non richiami l'attenzione della pubblica opinione, pensiamo che esso, tanto ampiamente dibattuto in interessanti interventi in entrambi i rami del Parlamento, meriti ormai l'attenzione del Governo.

Riteniamo, innanzi tutto, che riscuoterebbe l'approvazione unanime la unificazione di tutti i servizi che riguardano la pesca e, convinti della importanza che questa attività può avere per l'economia del nostro Paese, condividiamo senz'altro l'avviso più volte espresso sulla opportunità di fare quanto possibile per favorirne lo sviluppo.

Tanti altri argomenti meriterebbero ampia trattazione, ma riteniamo di farne solo breve cenno. Ricordiamo, tra gli altri, quello dell'Aviazione civile che esigerebbe ormai una diversa sistemazione distinta, assolutamente, dalla organizzazione militare. Così pure, sempre nel campo dei trasporti, riteniamo che sa-

rebbe opportuno affidare al Ministero della marina mercantile anche i trasporti fluviali.

Problema importante è altresì quello delle Capitanerie di porto, nei riguardi delle quali non ci sembra accettabile il criterio dell'assegnazione della spesa relativa al Ministero della marina mercantile e della disciplina a quello della Difesa.

ESAME DEL BILANCIO.

Lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile merita ben poche osservazioni, dopo quanto si è già avuto occasione di dire nella presente relazione.

La cognizione fuggevole e superficiale del totale generale della spesa prevista, la quale appare più che raddoppiata rispetto a quella dell'esercizio precedente, potrebbe determinare una favorevole impressione in coloro che ritengono necessario un più deciso intervento dello Stato nel settore che esaminiamo, ma la semplice lettura delle voci del bilancio è sufficiente purtroppo a dissipare la impressione, dato che la quasi totalità della differenza della spesa resta assorbita e dall'aumento delle « sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale » (n. 57 in spesa ordinaria lire 2.759.000.000) e dalla somma da erogare ai sensi della legge 8 marzo 1949, n. 75 (n. 68 in spesa straordinaria lire 3.000.000.000).

Detratte perciò dalla maggiore spesa di lire 5.984.045.000 le due suindicate somme per lire 5.759.000.000 non restano che appena lire 225.045.000 che evidentemente non servono altro che a piccoli ritocchi, soprattutto in di-

pendenza delle revisioni del trattamento economico ai dipendenti.

E precisamente:

1) lire 117.867.360 per aumenti nelle spese del personale, per stipendi, paghe ed altri assegni personali e per competenze accessorie in forza delle leggi 11 aprile 1950, n. 130, 4 novembre 1950, n. 888, del decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1950, n. 807 e del regio decreto 5 aprile 1928, n. 929;

2) lire 25.250.000 per aumento del debito vitalizio in forza della legge 11 aprile 1950, n. 130;

3) lire 41.202.640 per stipendi, paghe ed altri assegni fissi per maggior fabbisogno in relazione alla situazione numerica del personale;

4) lire 16.415.000 per maggior fabbisogno per premi giornalieri di presenza, spese di missione e di trasferimento, ecc.

Queste sole quattro voci importano complessivamente oltre 200 milioni: gli altri 25 milioni, incrementati da qualche modesta riduzione di altre spese, sono assorbiti da aumento di canoni di locazione e dal maggior fabbisogno per spese varie.

* * *

Onorevoli Senatori, vi invitiamo ad approvare lo stato di previsione che abbiamo cercato di illustrare, chiedendovi inoltre di condividere l'augurio che per il prossimo esercizio possa essere presentato innanzi al Parlamento un bilancio che risponda più adeguatamente alle esigenze di una vera politica marinara, e ciò nell'interesse dell'economia nazionale e delle migliaia dei lavoratori del mare.

BORROMEO, *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 1951 al 30 giugno 1952, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

È autorizzata per l'esercizio finanziario 1951-1952 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.