

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXXIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 MAGGIO 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SPATARO

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	1137
Inversione dell'ordine del giorno:	
PRESIDENTE	1137
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3779)	1137
PRESIDENTE	1137, 1139, 1150, 1154
GIGLIA, <i>Relatore</i>	1138
ADAMOLI	1139, 1140
DOMINEDÒ, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1140, 1154
VIDALI	1141
RAVAGNAN	1144, 1154
BARDANZELLU	1144
GEFTER WONDRIK	1145
BOLOGNA	1146
SCHIANO	1146, 1154
POLANO	1148
SINESIO	1150
MACRELLI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1150, 1154
GATTO, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i>	1152, 1154
BOGONI	1158
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	1158

La seduta comincia alle 10,15.

SAMMARTINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Basile.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Essendo presente il Ministro della marina mercantile, propongo una inversione dell'ordine del giorno nel senso di discutere il disegno di legge n. 3779: « Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale ».

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3779).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

La V Commissione ha inviato il parere favorevole su questo provvedimento con la seguente motivazione:

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole invitando per altro i ministeri competenti a studiare un meccanismo che stimoli le società di navigazione a conseguire un risultato di esercizio migliore ed a contenere, nello stesso tempo, le spese di gestione entro limiti ragionevoli ».

L'onorevole Giglia ha facoltà di svolgere la relazione.

GIGLIA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento che viene al nostro esame nella seduta odierna ha avuto un lungo iter. Con il decreto-legge del 1936 furono stipulate delle convenzioni a seguito della costituzione della Finmare e della creazione di 4 società di preminente interesse nazionale: Italia, Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia, incaricate di svolgere particolari servizi marittimi.

Nel 1956, scadute le convenzioni, fu predisposto un primo disegno di legge da parte del ministro Cassiani, ma questo provvedimento successivamente fu ritirato dal Governo.

In data 19 luglio 1960 il Governo predispose il provvedimento, oggi sottoposto al nostro esame, che ha avuto un iter molto lungo ed elaborato sia in sede di Commissione, sia in Aula.

Mentre veniva avviata la discussione di questo provvedimento vi fu la costituzione del Ministero delle partecipazioni statali che, data la particolare caratteristica delle società che gestiscono tali linee, indubbiamente aveva interessi particolari nel settore.

In conseguenza la legge ha subito anche delle modificazioni che hanno trovato riscontro negli emendamenti presentati al Senato dal relatore senatore Angelini, emendamenti che furono accolti successivamente dal Senato stesso. Nella discussione sia in aula e sia in sede di Commissione furono fatte allora a questo provvedimento delle critiche circa l'impostazione generale da dare alla politica di sviluppo della Finmare che veniva inquadrata nell'ulteriore potenziamento della nostra flotta mercantile.

Riguardo ad altri aspetti furono fatte altre due critiche al provvedimento e particolarmente quella relativa all'articolo 4 del disegno di legge iniziale concernente una proposta di fusione delle quattro società originarie in un nuovo complesso della Finmare stessa, e quella relativa all'articolo 14 del disegno di legge riguardante la possibilità da parte del mini-

stro della marina mercantile di poter procedere a degli utilizzi a causa di forza maggiore, in quanto furono intraviste delle possibilità di particolari limiti a determinati diritti dei lavoratori ed all'attività sindacale in genere.

Il provvedimento proprio in questa fase subì l'influenza del nuovo Governo così che il testo, sottoposto oggi all'esame della nostra Commissione, ha recepito, rispetto a quello originario, delle sostanziali modifiche. Anzitutto si tratta di modifiche di carattere finanziario in quanto il provvedimento viene al nostro esame con gli emendamenti presentati dall'onorevole Macrelli al Senato ed approvati dalla Commissione Trasporti del Senato. Lo stanziamento è stato portato da 21 miliardi a 23 miliardi e 600 milioni annui per 20 anni. Inoltre vi è il mantenimento delle linee attualmente gestite, eliminando quella che poteva sembrare una tendenza a lasciare che l'armamento privato si sostituisse nelle linee che venivano lasciate libere dalle quattro società di preminente interesse nazionale. La rinuncia all'articolo 4, relativo alla fusione, è garanzia del mantenimento delle quattro società, site nelle città di grande attività marinara: Genova, Venezia, Trieste e Napoli.

La rinuncia all'articolo 14, relativo alla possibilità di utilizzi da parte del ministro della marina mercantile in casi straordinari, costituisce un ulteriore pregio di questo provvedimento.

Il disegno di legge è molto urgente: al 30 giugno 1962 scadono le proroghe delle vecchie convenzioni che si sono ripetute per sei anni. Un ulteriore ritardo nell'approvazione avrebbe come conseguenza che lo Stato dovrebbe concedere ulteriori fondi per interessi passivi nella misura di 12 miliardi e 800 mila lire l'anno: solo questo fatto basterebbe a giustificare l'urgenza del provvedimento.

Indubbiamente possono affiorare da parte dei colleghi e degli enti interessati delle esigenze di miglioramento, ma ritengo che nell'attuale situazione la Commissione debba anzitutto valutare la necessità di procedere con urgenza all'approvazione di questa legge per renderla operante e soprattutto per far sì che gli oneri attualmente gravanti sul bilancio della marina mercantile vengano regolarizzati da una legge che venga incontro ai desideri ed alle esigenze della marina mercantile e delle società interessate.

Pertanto propongo ai colleghi di approvare il disegno di legge nel testo che ci viene presentato e che è stato così faticosamente elaborato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

ADAMOLI. Il nostro gruppo approva il disegno di legge in discussione nel testo approvato dal Senato, anche se ci sono delle disposizioni che andrebbero modificate. Un primo fatto positivo che noi vogliamo qui sottolineare, prima ancora di entrare nel merito del provvedimento, è che finalmente con il medesimo si esce da una situazione confusa e provvisoria che dura da troppi anni. Le vecchie convenzioni, come ha ricordato il collega onorevole Giglia, sono scadute nel 1956 e soltanto nel luglio 1960 il Governo ha presentato un suo disegno di legge e soltanto nel 1962 si giunge ad una conclusione. Credo che questo sia un esempio non certamente troppo edificante del funzionamento amministrativo dello Stato; e non solo amministrativo, ma politico. Poiché tutti questi ritardi in questo settore sono un po' la conseguenza di una linea politica che ha distolto l'attenzione del Governo e la sua volontà nei confronti della flotta di Stato. Obiettivamente questi ritardi hanno nuociuto alla flotta di Stato, non solo sul piano finanziario, ma anche per l'impossibilità di impostare un qualunque programma. E quindi il silenzio e il ritardo non sono soltanto la manifestazione di una negligenza, ma di una determinata politica. Se oggi noi riusciamo finalmente a fare qualche cosa di più preciso, ci deve essere anche una nuova direttiva politica.

Il disegno di legge che noi stiamo per approvare non è lo stesso di quello iniziale; potremmo dire che è un'altra cosa. Noi dobbiamo rilevare con compiacimento di aver dato una dimostrazione, in questo caso, di come noi intendiamo la nostra opposizione. Noi ci siamo battuti tenacemente contro il disegno di legge nel testo presentato dall'allora Ministro della marina mercantile Jervolino, per motivi di interesse nazionale, per motivi validissimi; e siamo soddisfatti che intorno a noi si sia creato un consenso talmente vasto da costringere il Governo a rivedere la sua posizione.

Noi possiamo esprimere la nostra soddisfazione, poiché possiamo dire che il contenuto nuovo di questo disegno di legge in gran parte è dovuto alla nostra opposizione.

Ha ricordato il Relatore onorevole Giglia come sul piano programmatico vi era un orientamento di ridimensionamento della flotta Finmare, che era espresso sia dalla riduzione di linee e di navi, sia dalla prospettiva di concentramento e fusione di società, il che significava la possibilità di scomparsa di que-

sta o di quell'altra compagnia. Questo orientamento non c'è più: le linee restano come erano, le navi come erano.

Sul piano politico-sociale la soppressione dell'articolo 14 è molto importante, poiché era un articolo che metteva in discussione il diritto di sciopero della gente di mare.

Non vogliamo ritornare su altre questioni che abbiamo discusso, ma rileviamo che questo disegno di legge è un'altra cosa, ed è un'altra cosa, ci sia consentito di dirlo, perché noi ci siamo battuti in questi ultimi dieci anni.

Le nostre critiche riguardavano non soltanto il contenuto di questo disegno di legge, ma riguardavano soprattutto quello che non c'era, e che non c'è ancora. Il disegno di legge che si chiama: « Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale », in realtà non riordina niente. Non cambiano le strutture di esercizio. È evidente che sotto questo aspetto il discorso rimane completamente aperto. Per questo noi, adesso, più che fermarci sul contenuto della legge che ormai è noto e che è già, ripeto, il prodotto di un'azione precedentemente sviluppata, vogliamo spendere pochissimo tempo per parlare di quello che c'è da fare.

Si tratta ora di compiere questa « svolta ». Qui abbiamo bloccato il processo di ridimensionamento; da questa posizione solamente stabile, un po' stagnante, bisogna passare alla posizione attiva di una svolta.

D'altra parte il Governo attuale è nato da queste cose. Sarebbe strano se nel campo della marina mercantile, che è uno dei settori più importanti del nostro paese, non si cominciasse a parlare di una programmazione intesa in senso democratico, in senso di sviluppo tanto per i cantieri, quanto per la flotta di Stato. Se noi accettiamo questa linea, dobbiamo già cominciare a riconoscere una prima cosa. Quando è nato questo disegno di legge che prevedeva il ridimensionamento della flotta di Stato, contemporaneamente si è espressa la politica del Governo di ridimensionamento dei cantieri. Erano legati questi due concetti. Poiché si andava indietro nel campo della flotta, ne veniva di conseguenza che nel campo produttivo di navi si doveva andare indietro. Vi era una certa valutazione del mercato dei traffici non giusta, che aveva portato il Governo a impostare una politica di ridimensionamento. Noi abbiamo anche in questo campo sostenuto altre tesi. Ci siamo riferiti alle esigenze della nostra flotta, di Stato e non di Stato; ci siamo riferiti alle condizioni dei traffici marittimi, a questa ri-

voluzione, come dicono gli armatori liberi. Una parola così grave è stata pronunciata proprio dagli armatori liberi. Nell'ultima relazione fatta da costoro si parla di una « rivoluzione » e, se lo dicono loro, possiamo ben accettarla anche noi. Siamo dunque in una fase rivoluzionaria, e in questa fase il Governo ha impostato una politica di ridimensionamento, ché fino a oggi non appare mutata poiché anche nella stessa relazione del Ministero delle partecipazioni statali, ancora si parla di prospettive di riordinamento.

L'onorevole ministro ha fatto al Senato importanti dichiarazioni, che mi auguro voglia ripetere anche qui alla Camera.

L'onorevole ministro ha affermato che è nei propositi del Governo di prendere un indirizzo di potenziamento della nostra flotta di Stato nel quadro di una politica di sviluppo dell'intera flotta mercantile nazionale. Quindi, si tratta di affrontare non solo il problema della flotta di Stato, ma quello di tutta la flotta nazionale. Se si afferma questa politica, se davvero il Governo vuol perseguire questa politica, noi diciamo che gli strumenti tecnici per attuarla e cioè i cantieri, non devono essere diminuiti, ma invece rafforzati. Il nostro potenziale cantieristico deve essere almeno mantenuto. O pensiamo di costruire nuove navi commissionandole all'estero? Non credo che vogliamo arrivare a una conclusione di questo tipo.

La politica di ridimensionamento dei cantieri ha già causato dei gravi danni alla nostra struttura cantieristica. Anche se il Governo non ha osato chiudere nessun cantiere, anche se non ha osato fare dei licenziamenti in massa, in realtà la situazione di incertezza che si è creata nei nostri cantieri, ha determinato delle fughe nelle nostre maestranze. I nostri migliori lavoratori, i nostri migliori tecnici se ne vanno. E noi assistiamo a questa strana situazione, a questo paradosso: che mentre il Ministero delle partecipazioni statali stanziava otto miliardi e mezzo per le scuole di apprendisti, per formare maestranze specializzate, si fanno fuggire le maestranze già formate, già qualificate.

È davvero una politica strana. Nei cantieri italiani restano i più anziani, quelli che hanno meno iniziativa, i meno qualificati perché i migliori vanno via. Anche se i cantieri non chiudono si creano condizioni che non ne favoriscono l'efficienza: il giorno che il Governo cambierà politica, perché la deve cambiare, ed affermerà che il potenziamento cantieristico italiano va modificato e rafforzato, si troverà in condizioni di non avere mae-

stranze sufficienti e capaci per poter affrontare questa nuova situazione. Ecco perché noi non parliamo tanto del provvedimento attuale, ma richiamiamo l'attenzione dei colleghi e del Governo su questa situazione, sulla quale occorre dire una parola chiara. Tutti i consigli comunali e provinciali, le città si sono pronunciate contro questa politica, che d'altra parte non credo possa essere, pur in qualche modo, inserita in una politica di sviluppo e di programmazione organica.

Con soddisfazione abbiamo appreso che non solo quanto abbiamo proposto in Parlamento in relazione alla conferenza del mare è stato accettato dal Governo, ma fatto proprio dal medesimo in quanto esso si è impegnato a realizzare detta conferenza del mare.

È questo un momento veramente importante per i problemi del mare e sarà grande onore al ministro che sarà il protagonista di un momento così nuovo della vita italiana in questo settore. L'Italia si ricorda di essere un paese marinaro e indice una grande conferenza nazionale per studiare questi problemi, cosa che non si è mai fatta, anche se ciò potrebbe sembrare incredibile.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*: Tranne l'inchiesta di Boselli sulla marina mercantile.

ADAMOLI. Siamo di fronte ad una iniziativa che deve abbracciare interamente questo importante settore della vita economica italiana. Non voglio toccare altre questioni: ci basti dire che mentre ci troviamo in queste incertezze della vita cantieristica e manchiamo di qualunque impostazione programmatica le situazioni si evolvono. Nei confronti della marina mercantile si va esercitando una azione discriminatoria. Il Governo non si è posto in modo energico la questione delle discriminazioni di bandiera, ma questo problema non può essere ignorato perché sono quaranta gli Stati che praticano discriminazioni di bandiera e limitano le possibilità delle nostre iniziative nel campo marittimo. Le *conferences* sono dei grandi monopoli internazionali tenuti dagli americani che soffocano sempre più le nostre attività. Se qualche italiano vi entra, molti restano esclusi e si crea nel nostro paese una posizione di discriminazione.

Su questo problema noi attireremo l'attenzione della Commissione dei monopoli, perché in Italia si parla di alcuni monopoli, dei più noti, ed alcuni di grande peso sono ignorati. Il fatto che il mondo sia diviso a spicchi e che i mari siano preclusi a tante navi e bandiere è un fatto grave su cui il Governo non ha dimostrato particolare interesse. La confe-

renza del mare deve mettere a fuoco questi problemi per farci uscire dall'empirismo, dalle influenze di particolari gruppi e per impostare una politica di più largo raggio.

Per quanto riguarda in modo specifico il provvedimento al nostro esame vi è anche la esigenza di accertare lo stato attuale dei rapporti tra Finmare e società di navigazione; secondo il nostro parere la situazione non risponde più a quanto contemplato nella legge del dicembre 1936 che fissa i compiti della Finmare in rapporto all'assistenza finanziaria ed al coordinamento tecnico. Ma l'iniziativa e la responsabilità devono far capo alle compagnie. Oggi invece la Finmare di fatto interviene anche negli atti di gestione di queste aziende, nei contratti di approvvigionamento ed anche negli interessi amministrativi di queste aziende.

Questo non risponde ai fini della legge: le società devono essere messe in condizione di esplicare la loro autonomia e di avere la responsabilità nello stesso tempo, perché la legge limita il compito della Finmare all'assistenza finanziaria e al coordinamento tecnico.

Vorrei pregare il Ministro di accertare questa situazione; dovrà essere riveduta la legge istitutiva ed adeguata alla nuova situazione.

Non entro nel merito di altre questioni quali quelle delle assunzioni, delle promozioni del personale, che potrebbero sembrare non attinenti a quello che dobbiamo discutere.

In definitiva, onorevoli colleghi, approviamo questo provvedimento sottolineandone gli aspetti che consideriamo positivi e che abbiamo cercato di far conoscere ai colleghi ed al Governo, ma vogliamo che da questo provvedimento derivino — non dico degli impegni — ma delle dichiarazioni possibilmente più precise; pertanto presento il seguente ordine del giorno, che reca anche la firma degli onorevoli Polano, Vidali e Ravagnan:

« La Commissione,

preso atto delle dichiarazioni del Ministro della marina mercantile (mi riferisco alle dichiarazioni rilasciate al Senato che, ritengo, saranno ripetute) relative ad un indirizzo di potenziamento delle linee gestite dalle società di preminente interesse nazionale nel quadro di un organico piano di sviluppo e di ammodernamento della flotta mercantile;

ritenuto che un tale orientamento richiede per la sua concreta realizzazione non solo l'abbandono della politica di ridimensionamento dell'industria cantieristica italiana an-

nunciata dal Governo ma, al contrario, una politica di sviluppo, di ammodernamento e di iniziativa anche sul mercato internazionale;

considerato che l'annunciata « conferenza del mare » dovrà permettere la elaborazione e la formulazione di un programma organico di sviluppo di tutti i settori — flotta, cantieri, porti — dell'economia marinara;

invita il Governo

a) a modificare radicalmente i programmi sin ora perseguiti nel settore naval meccanico assicurando la conservazione dell'attuale potenziale produttivo dei cantieri navali sulla base di un rinnovamento e ammodernamento degli impianti;

b) a costituire un « comitato promotore » per la conferenza del mare in cui siano rappresentate tutte le categorie interessate e che predisponendo celermente un programma dei lavori, assicuri lo svolgimento di detta conferenza entro l'autunno del corrente anno ».

VIDALI. Vorrei aggiungere qualche cosa e sottolineare alcuni concetti espressi dall'onorevole Adamoli e riferirmi brevemente alla questione di Trieste e dell'Adriatico.

La nostra opposizione al disegno di legge n. 1179, presentato il 26 giugno 1961 al Senato per il « riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » era determinata dal fatto che esso confermava l'indirizzo seguito dai governi finora succedutisi, nel senso di una sempre più accentuata subordinazione degli interessi nazionali nel campo marinaro agli interessi del settore monopolistico privato cantieristico, armatoriale e portuale.

Del resto, l'opposizione a questa politica marinara non è stata espressa soltanto da noi, dai partiti e dalle organizzazioni dei lavoratori, ma anche da altri settori, i quali hanno chiaramente indicato la necessità di difendere l'economia nazionale nell'ambito della politica del MEC. Ho già avuto occasione di citare, a questo proposito, l'affermazione della Comunità dei porti adriatici — fatta propria anche dal consiglio comunale di Trieste e di altri porti — in cui si ribadiva la « necessità che l'esame del disegno di legge sul riassetto dei servizi marittimi sovvenzionati sia preceduto da una impostazione programmatica, in sede parlamentare, della politica marinara da seguire nel prossimo futuro, con riguardo specialmente ai servizi di preminente interesse nazionale ».

Nel settore marinaro è stata sentita, infatti, sempre più fortemente la mancanza di una politica unitaria, chiara, per tutto quanto con-

cerne la nostra flotta, i cantieri ed i porti, la pesca e, spesso, è stato rilevato che i provvedimenti adottati, in questo campo tanto importante per l'economia nazionale, sono stati parziali, frammentari, inadeguati e soprattutto sono stati improntati alla volontà di tutelare in primo luogo gli interessi particolaristici dei grandi imprenditori privati. Gli interessi nazionali, invece, sono stati trascurati anche di fronte alla forte concorrenza internazionale e alla prevalenza di interessi stranieri nei nostri mari e nei nostri porti.

Nel corso della discussione recentemente avvenuta al Senato, il nuovo ministro della marina mercantile ha illustrato gli emendamenti apportati al primitivo disegno di legge, accogliendo una notevole parte delle esigenze espresse nelle precedenti discussioni da noi e da altri. Ed erano state proprio queste esigenze a costringere l'ex ministro Jervolino a sospendere la discussione. Ora il Governo, per voce del ministro Macrelli, ha affermato l'intento di potenziare nel modo migliore possibile le linee gestite dalle società a partecipazione statale inquadrando la loro azione in un organico piano di sviluppo e di ammodernamento dei traffici marittimi, dei quali è stata riconosciuta l'importanza determinante nella vita economica nazionale. Noi auspichiamo che il nuovo orientamento governativo abbia il valore di un solenne impegno e noi riteniamo che ciò significhi e debba significare anche il superamento dei molteplici, particolari problemi delle industrie e dei porti adriatici, che hanno subito il massimo danno dalla politica finora seguita, mentre in modo accentuato la decadenza si è verificata per il porto di Trieste.

Noi avremmo desiderato che il disegno di legge, che è giunto alla fase di approvazione, fosse preceduto da una concreta impostazione programmatica sulla politica dei traffici marittimi con precisi riferimenti alle prospettive commerciali, industriali, agricole, turistiche che si intendono raggiungere. Tuttavia noi dobbiamo riconoscere che, praticamente, gli emendamenti adottati hanno posto di fronte a noi un nuovo testo di disegno di legge. Questo è il significato che noi attribuiamo alle seguenti principali modifiche apportate: con la soppressione dell'articolo 4 è stato eliminato il pericolo di un raggruppamento parziale o totale delle società di navigazione esercenti le linee di preminente interesse nazionale.

Gli articoli 9 e 10 sono stati sostituiti da una nuova formulazione, in base alla quale, nei casi di gravi deficienze o inadempienze

da parte delle società concessionarie dei servizi in questione, il ministro della marina mercantile contesta alla società interessata i relativi addebiti, fissando un congruo termine per la eliminazione delle inadempienze o deficienze rilevate; trascorso tale termine, il ministro della marina mercantile, assieme a quello delle partecipazioni statali ed a quello del tesoro, può procedere allo scioglimento degli organi sociali ed alla nomina di un commissario per la gestione della società; questi dovrà provvedere ad eliminare le contestate deficienze o inadempienze, e convocherà l'assemblea straordinaria per la ricostituzione degli organi amministrativi appena le deficienze ed inadempienze siano state riconosciute come superate da parte del ministro della marina mercantile e, comunque, entro un anno dalla sua nomina.

È stato eliminato l'articolo 14 che attribuiva al ministro della marina mercantile il potere di « disporre temporaneamente l'utilizzazione diretta di una o più navi delle società concessionarie con o senza l'equipaggio », potere del tutto anticostituzionale perché tendente a limitare il diritto di sciopero.

Molto importante appare pure la soppressione dell'articolo 15, che prevedeva la cessione all'industria privata dell'esercizio di alcune linee di preminente interesse nazionale.

È stato inoltre approvato al Senato un ordine del giorno con il quale il Governo viene invitato a controllare permanentemente i Consigli di amministrazione delle società di preminente interesse nazionale per quanto riguarda gli avanzamenti dei marittimi dipendenti dalle società stesse ed il rispetto dei contratti di lavoro stipulati con i sindacati.

Importante risulta altresì il riconoscimento fatto della esigenza che il Ministero delle partecipazioni statali sia investito di maggiori poteri di quelli, veramente insignificanti, attribuitigli dal disegno di legge originario per tutto quanto concerne i servizi marittimi di preminente interesse nazionale.

Considerato il carattere degli emendamenti apportati al disegno di legge presentato dall'allora ministro della marina mercantile Jervolino, noi abbiamo deliberato non soltanto di non chiedere più il ritiro del disegno di legge, ma di approvare il nuovo testo, in quanto da questo sostanziale miglioramento risulta l'accoglimento delle principali nostre osservazioni e critiche sugli aspetti di principio che originariamente avevano determinato la nostra decisa opposizione.

Detto questo, io devo però soffermarmi ancora su alcuni aspetti della questione che van-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1962

no ulteriormente tenuti in considerazione e che sono alla base di alcune nostre riserve e preoccupazioni. Mi devo cioè riferire alla situazione del settore adriatico e principalmente del porto di Trieste.

Ancora una volta devo ricordare che a Trieste le linee di preminente interesse nazionale dall'anteguerra sono diminuite da 31 a 19 mentre si è avuto un aumento di quelle libere da 4 a 11 e di quelle straniere da 11 a 32. Dal 1938 al 1961 il numero delle toccate delle linee di preminente interesse nazionale a Trieste è sceso da 1.149 a 324, cioè si è verificata una diminuzione del 71,8 per cento. In complesso le linee regolari gestite dall'armamento straniero (che prima della guerra rappresentavano il 20 per cento delle linee regolari facenti capo a Trieste) ne costituiscono oggi il 50 per cento.

Per quanto riguarda i traffici, pur essendo aumentato il tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate a Trieste, si registra un incremento che non è certamente all'altezza del generale incremento dei traffici portuali. Infatti, nel 1961, rispetto al 1960, a Trieste si è avuto un incremento del 2,1 per cento contro il 9,5 per cento di aumento a Genova, il 9,9 per cento a Savona, il 22,5 per cento a Napoli, il 13,4 per cento a Venezia. Da queste poche cifre appare chiaro che Trieste, anche in questo come in altri settori della sua economia, è ben lontana dal decantato « miracolo italiano ».

E qui devo aggiungere che le convenzioni con le società di preminente interesse nazionale, anche così come sono previste dal nuovo disegno di legge, lasciano aperti seri problemi della marineria adriatica in generale e triestina in particolare.

L'opposizione espressa al disegno di legge Jervolino dalla Comunità dei porti adriatici e dal Consiglio comunale di Trieste ha portato, come dicevo prima, un contributo al miglioramento del provvedimento medesimo, ma la Comunità dei porti adriatici, giustamente, mantiene alcuni importanti riserve e preoccupazioni che noi condividiamo.

Era stato richiesto che venisse eliminata la pendolarità dei servizi commerciali eserciti per le Indie e il Sud Africa o per lo meno che le navi dovessero uscire per ultimo ed entrare per primo nell'Adriatico o, infine, si stabilissero servizi diretti e indipendenti da entrambi i versanti. Era stato richiesto pure che la linea passeggeri per l'Australia venisse mantenuta con una partenza ogni due mesi. Invece è stata sancita la soppressione della linea Adriatico-Australia e mantenuta

la pendolarità dei servizi commerciali per mancanza di naviglio disponibile per linee separate.

Neppure la richiesta di trasferimento dell'espresso per l'Estremo Oriente nell'Adriatico, oppure del raddoppiamento con la messa in servizio di due motonavi celeri con partenza alternata da Trieste e da Genova, è stata accolta.

Il disegno di legge che discutiamo mantiene la facoltà dei Ministeri interessati di fissare l'elenco delle linee che le quattro società eserciteranno e per la durata di un ventennio questi ministeri potranno insindacabilmente variare tali elenchi e l'ammontare delle sovvenzioni rendendo ulteriormente possibile la situazione creatasi a svantaggio del settore Adriatico, che già ha fatto le spese della politica di progressiva riduzione dei servizi di preminente interesse nazionale e della flotta sovvenzionata dallo Stato.

Le Commissioni parlamentari saranno estranee a queste decisioni e ancora potrà prevalere il giudizio spesso burocratico dei ministeri. Gli intendimenti espressi dal Ministro della marina mercantile potranno e dovranno essere vagliati soprattutto dai criteri che prevarranno in occasione di alcune decisioni che s'imporranno; fra meno di due anni bisognerà, per esempio, procedere alla sostituzione della *Vulcania* e della *Saturnia*, che fanno servizio sulla linea Trieste-Nord America. Per il momento le preoccupazioni sono giustificate dal fatto che non esistono attualmente né in servizio né in costruzione navi atte a tale servizio da parte della società Italia e da nessuna parte competente sono pervenute finora concrete assicurazioni sul mantenimento di questo collegamento di Trieste con il Nord America.

La situazione dei servizi marittimi è, come tutti sanno, attualmente tutt'altro che serena in campo internazionale ed i porti nazionali che sono sull'Adriatico, ed in particolare quello di Trieste, sentono fortemente la concorrenza della flotta estera, delle linee estere. Ecco perché negli ambienti marittimi ed economici in generale di Trieste, rimane vivo un certo scetticismo sugli intenti del Governo nella sua politica marittima verso l'Adriatico.

Una delle migliori occasioni per rassicurare gli interessati, per dar luogo a quella disamina dei problemi generali della marineria italiana e dei problemi particolari dei vari porti, dovrebbe e potrebbe essere la buona riuscita di quella « conferenza del mare » sulla quale si è intrattenuto il collega Ada-

moli e che il Ministro della marina mercantile ha assicurato di voler promuovere. Noi auspichiamo perciò che essa sia effettivamente convocata con sollecitudine e con quella adeguata preparazione che è necessaria per il suo successo. Noi speriamo che essa possa essere accuratamente preparata entro quest'anno sicché presto possano essere messi a fuoco i numerosi e decisamente importanti problemi della nostra marineria, in tutti i suoi molteplici aspetti.

Soltanto da una accurata analisi dei problemi esistenti e dalla buona volontà, espressa nella forma più concreta possibile, di risolverli potrà scaturire una linea politica chiara ed unitaria da adottare finalmente nel campo marinaro nell'interesse dell'economia nazionale ed anche nell'interesse dell'Adriatico e della mia città di Trieste.

RAVAGNAN. L'onorevole Adamoli nel suo intervento ha fatto cenno al fatto che questo disegno di legge sistema una situazione precedente, ma lascia aperti altri problemi successivi. L'onorevole Adamoli ha fatto cenno ai rapporti tra la Finmare e le società di preminente interesse nazionale ed a un certo capovolgimento che poco alla volta si è venuto a verificare rispetto alla legge originaria.

Questo mi dà l'occasione di proporre al Presidente ed alla Commissione ed anche ai rappresentanti del Governo quanto ho avuto modo di chiarire altre volte su questo argomento. La mia proposta riguarda la possibilità di seguire l'esempio di quanto hanno fatto altre Commissioni legislative di fronte a determinati problemi, di carattere amministrativo, pertinenti ad aziende dello Stato. La Commissione Trasporti potrebbe venire personalmente a contatto con i dirigenti ed i responsabili di queste aziende, nel caso specifico con i dirigenti e responsabili della Finmare e delle società di preminente interesse nazionale.

Recentemente alla televisione è avvenuta una specie di tavola rotonda alla quale hanno partecipato gli armatori e due alti dirigenti della Fincantieri e della Finmare. Non so se i colleghi hanno assistito a questa trasmissione, nella quale l'onorevole Tupini presidente della Fincantieri ha validamente reagito ad una deformazione sulla quale ora non è il caso di soffermarci, circa i rapporti fra armamento e cantieri. Gli armatori sostenevano che la flotta è stata ricostruita da loro, affermazione che egli ha contestato ribadendo l'entità delle sovvenzioni statali ai cantieri per la ricostruzione della flotta. Il Presidente della Finmare — questa è una mia opinione

personale — non ha tenuto, invece, un contegno molto brillante di fronte alle osservazioni ed agli interventi degli armatori.

Inoltre mi sia permesso di dire che sulla questione della nazionalizzazione dell'energia elettrica un alto dirigente della Finsider si è permesso di intervenire mettendosi in contrasto con le direttive del Governo: si tratta di funzionari che, investiti di particolari funzioni, manifestano delle aspirazioni non certo conformi alle direttive del Governo.

Indipendentemente da questo credo che sarebbe utile, anche in previsione della conferenza del mare ove certamente tutte le organizzazioni e tutti gli enti interessati a questo problema saranno invitati ed ove saranno dei dibattiti, sarebbe utile, dicevo, che se la nostra Commissione o alcuni esponenti di essa vi parteciperanno, vi fosse unità fra noi e gli esponenti della Finmare e delle società di preminente interesse nazionale.

Se questa proposta sarà accolta dalla Presidenza a tempo opportuno potremmo accordarci e discutere con loro, sentire le loro proposte, difficoltà e prospettive non con l'intento di metterli in contrasto con il Ministero delle partecipazioni statali, né con il Ministero della marina mercantile, ma con l'intento di conoscerci di persona al fine di portare un contributo più concreto a questo problema che è quello della nostra economia marittima.

BARDANZELLU. Do parere favorevole a questo disegno di legge ed anzi me ne compiaccio. Non posso entrare nella discussione con la stessa ampiezza dei colleghi che mi hanno preceduto — debbo essere leale — perché non ho neppure la preparazione necessaria per farlo.

Il mio intervento riguarderà un problema particolarissimo della Sardegna, quello delle comunicazioni marittime fra l'isola e il continente. Premetto una osservazione che mi sembra importante: il solo fatto che la legge sostituisca il criterio della sovvenzione a quello della integrazione del passivo dimostra che si è voluto rafforzare il concetto della responsabilità sociale, in quanto la società è una impresa e come tale responsabile. Non dico questo rispetto alla Società Tirrenia, la quale molte volte crede di poter agire, non dico arbitrariamente, ma con discrezionalità forse eccessiva, trascurando gli interessi della zona alla quale è preposta.

Questo è un criterio nuovo che a me pare approvabile e degno di essere sottolineato.

Per quanto riguarda le comunicazioni marittime della Sardegna già altre volte ho pre-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1962

sentato alla Camera insieme ad altri colleghi sardi proposte per la istituzione di nuove linee, come la Olbia-Livorno che già esisteva, che è stata abolita e che occorre ripristinare per mettere in contatto la Sardegna con la media Italia, con la Toscana. I toscani sono lieti di questa proposta tanto che le camere di commercio della Sardegna e della Toscana hanno avuto dei congressi nei quali hanno sollecitato l'istituzione di questa linea.

Soprattutto è necessario che il Ministero della marina mercantile tenga presente lo sviluppo che questa terra di Sardegna, una volta considerata la Cenerentola d'Italia, anche per coincidenze di alta natura politica di cui naturalmente noi siamo orgogliosi e di cui ci compiacciamo, può aver trovato, non dico la sua scarpetta d'oro, ma la possibilità di un'affermazione onesta e legittima nel campo delle nuove risorse e delle nuove energie della economia italiana. E pertanto noi vorremmo che la terra di Sardegna avesse un miglioramento nelle sue comunicazioni, perché noi abbiamo la strozzatura dei porti e la strozzatura delle linee.

Delle linee che noi abbiamo, la Olbia-Civitavecchia, la Cagliari-Civitavecchia e la Porto Torres-Genova sono state recentemente migliorate e io do atto al Governo della sua buona volontà ed anche al Ministro Spataro, che ha contribuito a questa azione di miglioramento, io rivolgo un ringraziamento, come ringrazio tutti quelli che hanno fatto qualche cosa per la Sardegna. Mi auguro che in questa gara benefica dei ministri, abbia il premio il nuovo Ministro della marina mercantile, perché altrimenti sarebbe da meno degli altri e invece noi vogliamo avere verso di lui una particolare affezione e una particolare speranza, anche per quella simpatia che sempre ha dimostrato per i sardi e per la Sardegna.

Il Ministro della marina mercantile è al di sopra dei mari e perfino degli oceani, e pertanto credo che abbia un senso di comprensione anche per il Tirreno e per i mari che circondano la Sardegna.

Io dico che soprattutto per la linea Olbia-Civitavecchia, che è la più importante e che rappresenta il cordone ombelicale fra il continente e l'isola, si dovrebbe arrivare al raddoppio. Credo che questa sia una cosa necessaria per la nostra isola che ha ritrovato un nuovo clima, che ha possibilità di espansione in tutte le direzioni e non soltanto verso l'Italia.

Anche per questa espansione, che è augurabile non soltanto per l'economia sarda, ma

per l'economia nazionale, io dico che bisogna rafforzare la linea Olbia-Civitavecchia e possibilmente raddoppiarla. E mi auguro che ciò possa essere effettuato e portato a concretezza da parte dell'attuale Ministro della marina mercantile.

Per questo presento il seguente ordine del giorno:

« La Commissione,

riconosciuta la necessità di potenziare e di rafforzare le comunicazioni marittime della Sardegna col Continente per consentire all'isola di inserirsi nella nuova vita economica nazionale apportandovi il contributo delle sue risorgenti energie,

invita il Governo

a porre allo studio:

1°) la istituzione della linea Olbia-Livorno;

2°) il raddoppio della linea Olbia-Civitavecchia;

3°) la trasformazione in quotidiana della linea esattimanale Porto Torres-Genova;

4°) il miglioramento dei servizi marittimi della Sardegna con la Corsica a nord e con le isole a sud della Sardegna ».

GEFTER WONDRICH. Parlerò molto brevemente per annunciare il nostro voto favorevole a questo disegno di legge.

L'articolo 4, modificato, ha accolto quelli che sono stati gli argomenti e le osservazioni che ho avuto occasione di svolgere, assieme ad altri colleghi, nella discussione sul bilancio della marina mercantile. La preoccupazione che il disegno di legge aveva destato a Trieste proveniva dal fatto che si prevedeva la possibilità della fusione delle società. La cosa è superata e questo naturalmente non può essere che ragione di compiacimento.

La nuova formulazione dell'articolo 6 pone le società di fronte alle loro responsabilità.

Poiché un collega ha creduto opportuno ampliare le prospettive della discussione, sarebbe senz'altro utile parlare delle necessità dei cantieri e dei porti. Altre volte ci siamo trovati d'accordo su molti di questi argomenti pur militando in partiti diversi, in quanto ci sono problemi fondamentali che non sono dei partiti, ma sono della nazione. Ma non credo che questo sia il momento di guardare ad altri argomenti e ad altre questioni che dovranno trovare la loro discussione e possibilmente la loro soluzione in altro campo. Quindi possiamo essere contenti di ciò che è stato raggiunto. E sono d'accordo con il

Relatore sulla urgenza del provvedimento, con cui si pone finalmente termine a uno stato di incertezza che indubbiamente danneggiava la nostra marina mercantile.

BOLOGNA. Io mi associo all'approvazione di questo disegno di legge che ha accolto molte esigenze della nostra marina mercantile.

Mi riferisco particolarmente alla soppressione di quell'articolo 4 che tante preoccupazioni aveva destato in tutti coloro che hanno a cuore gli interessi della marina mercantile e il mantenimento di certe linee marittime di preminente interesse nazionale. E naturalmente a questa preoccupazione non poteva non aggiungersi quella in genere di coloro che vedono in questo dopoguerra decrescere l'importanza dell'Adriatico nei traffici marittimi.

Torno a ripetere che mi pare che questo disegno di legge per lo meno metta un punto fermo e ci toglie, diciamo così, dall'anima qualche pesante preoccupazione.

Questo disegno di legge certamente non sana del tutto la situazione; non accoglie in tutto i nostri *desiderata*, dico nostri di adriatici, tante volte manifestati in varie sedi, al di là dei singoli partiti, e mi riferisco alla più volte citata conferenza dei porti adriatici che è fatta di autorità locali, oltre che di partiti, che anche recentemente ha ribadito la esigenza di un riordinamento vero delle linee per le varie destinazioni. Io non voglio entrare nel dettaglio di certe particolari esigenze, come quella della istituzione di linee parallele per non toccare interessi che nel frattempo si sono costituiti e rassodati per altri porti e per altre città. Noi non vogliamo fare la guerra fra le repubbliche marinare nella Repubblica italiana, noi vogliamo che ciascuno sviluppi ordinatamente i propri traffici e veda tutelati i propri legittimi interessi. Non vogliamo essere trascurati, né come triestini, né come settore adriatico.

Anche questa esigenza deve essere soddisfatta. Del resto molte volte noi abbiamo mostrato qui le nostre esigenze e crediamo che questo si possa fare non soltanto nell'interesse di Trieste e dell'Adriatico, ma soprattutto nell'interesse dell'Italia; basti considerare che il vuoto creato dai servizi italiani — soprattutto dai servizi delle linee di preminente interesse nazionale — è occupato di fatto e sempre di più dalle bandiere estere. Non dimentichiamo poi in particolare la concorrenza che la Jugoslavia fa con il porto di Fiume al porto di Trieste e con la sua bandiera alla nostra bandiera.

Torno a ribadire che siamo soddisfatti per il disegno di legge che ci viene presentato cui sono favorevole perché accoglie le esigenze principali e ci toglie una grande preoccupazione.

Presento il seguente ordine del giorno:

« La Commissione,

nell'esprimere la propria soddisfazione per l'accoglimento delle più importanti esigenze espresse dagli ambienti marinari adriatici, e in particolare triestini, in ordine al problema del riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, come risulta dalla nuova formulazione del disegno di legge n. 3779,

fa voti

che il Governo ponga la dovuta attenzione, per i necessari interventi in merito, al problema della sempre crescente presenza della bandiera straniera nell'Adriatico di fronte ad una diminuita presenza delle linee e delle navi appartenenti alle società di preminente interesse nazionale rispetto all'anteguerra.

Tale diminuita presenza delle navi di società di preminente interesse nazionale, unitamente ad una non razionale organizzazione dei servizi (problema della pendolarità), è gravemente pregiudizievole degli interessi del settore adriatico e in specie di Trieste; è altresì dannoso all'interesse e al giusto prestigio della bandiera nazionale ».

SCHIANO. Onorevoli colleghi, i consensi che ho sentito stamani stanno a dimostrare che, dopo l'accoglimento degli emendamenti e dei suggerimenti dati in passato, il provvedimento soddisfa abbastanza. Vi è questo nuovo clima, direi, perché la necessità di intervento statale di fronte a questa attività è sentita da tutti e non vi sono più quelle resistenze che si sono avute in passato.

Con l'articolo 1 del disegno di legge il Ministero del tesoro, è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio delle linee marittime di preminente interesse nazionale. Noi, pur soddisfatti, in via di massima, vorremmo che il Ministero delle partecipazioni statali intervenisse più attivamente.

A mio parere, noi abbiamo da lamentare delle deficienze perché se siamo giunti a questi nuovi criteri ed accettiamo questi nuovi principi ieri espressi dal Ministro del bilancio, noi vorremmo che quanto è stato detto venisse attuato anche in questo settore ed in genere in ogni settore.

Ma se, onorevole Ministro della marina mercantile, mettiamo alla direzione di que-

ste società vecchie mentalità, che avranno pure un loro passato militare, bellico, ecc., come è possibile riuscire nell'intento?

Il collega Ravagnan diceva poc'anzi che due persone dello stesso partito hanno adoperato un linguaggio diverso, anzi opposto; è vero, poiché Tupini è giovane e sente queste nuove istanze e interpreta questi nuovi tempi.

Quando creiamo nuovi strumenti affidandoli a vecchie mentalità le cose vanno come si riscontra in questi giorni nella zona Flegraea, nel napoletano.

Io ho trattato con alcuni dirigenti che si considerano dei padroni, hanno una mentalità privatistica: tutto questo crea discredito al concetto delle nazionalizzazioni, della statalizzazione.

Se noi socialisti abbiamo accettato di poter concorrere con la libera iniziativa, dobbiamo essere in condizioni di fronteggiarla: questa è la raccomandazione.

Sono state accolte le nostre osservazioni all'articolo 4, ma vorrei che vi fosse questo nuovo spirito e questi impegni; noi siamo sicuri che il Governo li manterrà: abbiamo fiducia nel nostro Governo. Ieri siamo rimasti assai soddisfatti dell'esposizione del Ministro del bilancio. Si apre un nuovo corso per il paese e noi vogliamo parteciparvi e ci sforziamo per creare nuove conoscenze anche nelle maestranze. Specialmente nei cantieri a partecipazione statale dobbiamo rendere le maestranze consapevoli che sono parte integrante e non opposta e che noi dirigiamo i nostri sforzi a questo fine. Ma quando incontriamo, onorevole Sottosegretario alle partecipazioni statali, mentalità chiuse, ottuse, che concepiscono il posto per perseguitare e discriminare, per mettere alla porta gli operai che tendono a difendere attraverso il sindacato i loro diritti, allora non possiamo educare. Ho avuto occasione di venire in contatto nello stabilimento di Pozzuoli con funzionari dell'I.R.I. che credono di poter profittare del posto per fare una politica di parte per discriminare, con provvedimenti che servono soltanto ad irritare ed a far fallire i nostri modesti sforzi per creare questa nuova coscienza.

Dato che alcuni dei colleghi hanno parlato di problemi locali, mi sia consentito di rilevare che nel collegamento Nord America-Napoli le navi provenienti da Gibilterra, facendo un percorso più lungo e quindi antieconomico, fanno prima scalo a Genova invece di dirigersi a Napoli pur essendo il tratto Gibilterra-Napoli più breve di Gibilterra-Genova.

Noi stiamo a parlare da anni ed io ho avuto il coraggio di prendere una posizione assai impopolare per quanto riguarda le leggi speciali; comunque ho sempre sostenuto che vi è necessità di creare i mezzi per risolvere i problemi che affliggono la situazione comunale di Napoli, c'è la necessità di creare fonti di lavoro. Ma come c'è questa possibilità di creare fonti di lavoro? Queste navi del collegamento col Nord America, dovrebbero toccare Genova e poi restare a Napoli, perché solo così si creerebbero queste possibilità di lavoro.

Invece si fa il contrario a tutto danno non soltanto di Napoli, ma dell'interesse generale ed anche del turismo, perché quando i passeggeri sono diretti in Alta Italia, in Svizzera, in Francia o in Austria e in Germania, devono fare un percorso più lungo, toccando prima Napoli, sostando a Napoli e così arrivano a destinazione con 47 ore di ritardo, il che va a tutto danno dell'economia generale.

Tutti i turisti stranieri e i nord-americani in specie vogliono arrivare prima in Svizzera. Finalmente le società di navigazione di preminente interesse nazionale sono avviate sotto l'influenza del Governo, che prima era soltanto di nome, perché, ripeto, questi componenti dei consigli di amministrazione, questi alti funzionari hanno sempre creduto di poter disporre come di cosa propria, anzi peggio, che nella cosa propria per lo meno c'è la preoccupazione di perdere, qui no, perché interviene lo Stato. Allora se questa mentalità va cambiando, ci auguriamo che ci sia una soluzione che dia a Napoli la possibilità di rimettere in sesto le proprie finanze. Propongo perciò che le navi destinate a far capo a Napoli, tocchino prima Genova e in definitiva si fermino a Napoli. Io vorrei raccomandare al Ministro della marina mercantile di venire incontro a queste nostre istanze, che rispondono ad una necessità non soltanto di Napoli, ma anche nell'interesse generale.

Siamo contenti della soppressione degli articoli 14 e 15.

Pertanto noi siamo favorevoli al disegno di legge in discussione.

Presento il seguente ordine del giorno:

« La Commissione,

considerata l'opportunità di far toccare — dalle navi di preminente interesse nazionale di collegamento col Nord America — prima Genova e poi Napoli, onde agevolare e sveltire il traffico in parola sia sotto il profilo commerciale sia sotto quello turistico tra il Nord America ed il centro Europa;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1962

attesa la necessità che il porto di Napoli divenga capolinea per dette navi di preminente interesse nazionale,

fa voti

affinché il Governo prenda in seria considerazione la vecchia richiesta napoletana di vedere finalmente il porto partenopeo capolinea delle navi di preminente interesse nazionale in collegamento col Nord America ed attui al più presto attraverso gli organi competenti tale aspirazione che risponde alle necessità sia locali sia generali creando fonti premianti di lavoro per la popolazione napoletana ».

POLANO. Mi compiaccio soprattutto delle dichiarazioni del Ministro delle maggiori possibilità che vi saranno con l'entrata in vigore della presente legge di potenziamento dei servizi di una delle quattro società di preminente interesse nazionale, cioè della Tirrenia, che provvede ai collegamenti fra il continente e la Sardegna. La Tirrenia è dunque una delle quattro società che rientrano nel disegno di legge di riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale. Ma meglio possiamo comprendere la nuova situazione, riferendoci agli articoli 1, 2 e 10 del disegno di legge in discussione. L'articolo 1 stabilisce appunto che la Tirrenia è una delle quattro società di preminente interesse nazionale. L'articolo 2 prevede che si stipuleranno apposite convenzioni tra i Ministeri della marina mercantile, del tesoro e delle partecipazioni statali e le società di cui all'articolo 1, per quanto non disposto dalla presente legge. L'articolo 10 ricorda che spetta al Ministero della marina mercantile il controllo e la vigilanza sullo svolgimento delle linee sovvenzionate e detta le norme. Articolo molto importante, perché noi sardi sappiamo che questa vigilanza nei riguardi della Tirrenia, che ha una funzione così importante nei collegamenti fra la Sardegna e il continente, non si è sempre esercitata nel passato.

Dicevo dunque che la Tirrenia esercita i servizi marittimi fondamentali fra la Sardegna e il continente. Oggi esistono queste linee: la Olbia-Civitavecchia, quotidiana; la Cagliari-Civitavecchia, quotidiana; la Genova-Portofino, esasettimanale; la Cagliari-Napoli, bisettimanale; poi esistono i servizi minori: Palau-La Maddalena-Bonifacio; Porto Vesme-Carloforte, Calasetta-Carloforte. Tra gli impegni che aveva la Tirrenia prima della guerra c'era anche quello del periplo sardo. Questo servizio cessò all'inizio della guerra

e non fu mai più ripreso, né è stato mai richiesto alla Tirrenia di ristabilire questo servizio. E sono passati ormai molti anni dalla fine della guerra.

Nell'ultimo decennio, vi è stato un intensificarsi dei servizi di collegamento fra la Sardegna e il continente. Tutto ciò è stato però il risultato delle esigenze avanzate e delle notevoli pressioni esercitate negli ultimi anni.

Sottolineo questo fatto: che i miglioramenti vi sono stati in seguito alle pressioni che sono venute dalla Sardegna, alle agitazioni, alle lotte che sono state condotte in Sardegna, soprattutto dalle forze popolari raccolte intorno al Movimento per la Rinascita sarda.

Lotte determinate dalla nuova volontà del popolo sardo di rompere l'isolamento secolare, l'inferiorità di trattamento alla Sardegna nello Stato, la strozzatura per la vita sarda rappresentata dagli scarsi collegamenti, e per di più non esercitati dallo Stato.

Inoltre l'aumento dei collegamenti è avvenuto non secondo una pianificazione avvertita, ma disordinatamente.

Dico questo per esprimere la necessità che venga attentamente esaminata la programmazione futura dei collegamenti, delle intensificazioni dei collegamenti verso la Sardegna. Oggi nessuno nega che vi è un continuo sviluppo, un continuo aumento dei traffici tra Sardegna e continente in tutte le direzioni. Sia la linea Cagliari-Civitavecchia, sia la linea Porto Torres-Genova hanno immediatamente dimostrato l'importanza che le medesime rappresentano per i traffici della Sardegna che sono in costante aumento: ed essi potranno e dovranno svilupparsi ancora nel futuro, per cui è necessario predisporre un programma di ulteriore intensificazione dei traffici con la Sardegna da parte della Tirrenia.

Il traffico dei passeggeri è in costante aumento e dobbiamo constatare che in diversi periodi dell'anno le navi, che sono molto più capaci di quanto non fossero un tempo, tuttavia non sono ancora sufficienti. Per quanto riguarda le merci sono entrate in servizio due navi traghetto, che hanno dimostrato con l'intensificazione del traffico di carri-merci e di automezzi la loro utilità, ma anch'esse sono già insufficienti. Si presenta la necessità di costruire nuove navi traghetto per aumentare notevolmente il traffico delle merci e degli automezzi delle due linee. Per quanto riguarda le vetture-passeggeri sulle navi-traghetto per molto tempo ancora non verranno

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1962

trasportate: quindi il problema dei passeggeri rimane affidato ai servizi della Tirrenia. Noi chiediamo che il Ministero della marina mercantile nel concludere le convenzioni e nel fissare le linee della società Tirrenia per i prossimi anni provveda fin d'ora a soddisfare l'esigenza e la necessità di intensificazione di questi traffici. Con particolare riguardo alla linea Olbia-Civitavecchia, riteniamo che questo servizio sia maturo per il raddoppio della medesima che potrà essere attuato con le navi cosiddette pulmann, che verranno messe in servizio prossimamente e che potranno assorbire una parte notevole del traffico, su quella linea: occorre stabilire un servizio diurno che potrà portare a una grande intensificazione del movimento turistico verso la Sardegna.

Non è necessario che io ricordi quali prospettive vi siano per lo sviluppo turistico, per cui questa esigenza si porrà nei prossimi anni in modo perentorio.

Sulla linea Porto Torres-Genova occorre un servizio giornaliero: ora è esasettimanale; il servizio giornaliero è richiesto da tutti gli enti economici della Sardegna e di Genova, della Liguria ed è dimostrato indispensabile dal fatto che parte dei passeggeri e degli automezzi in alcuni periodi dell'anno rimangono a terra.

Altro servizio che è richiesto, del quale si sente l'esigenza e che pertanto occorre istituire è una nuova linea Olbia-Livorno che presenta la prospettiva di notevoli affermazioni soprattutto se sia previsto uno scalo nella Corsica e precisamente a Bastia per raccogliere tutto il movimento turistico della Corsica, eventualmente con frequenza bisettimanale nella fase iniziale.

Inoltre il Ministero deve tener presente che oggi esistono le condizioni per la Tirrenia per ripristinare il servizio del periplo sardo che potrebbe avere successo soprattutto in vista dello sviluppo turistico della Sardegna.

I servizi marittimi tra la Sardegna e le isole minori sono stati effettuati fin'ora con vecchie navi, insufficienti, per capienza e per velocità, per cui occorre garantire il collegamento fra la Sardegna e queste isole, quali la Maddalena e Carloforte, con navi nuove, più capaci e più veloci perché vi sono tratti di mare che possono essere coperti in brevissimo tempo.

Occorre migliorare i servizi tra Sardegna e Corsica.

Noi riteniamo che tutte queste linee rappresentino un'esigenza per lo sviluppo della

Sardegna sia in relazione alla situazione attuale che ha dimostrato un costante effettivo incremento dei traffici, sia in relazione alle prospettive che si aprono in attuazione della legge recentemente approvata alla Camera relativa ad un piano di interventi per lo sviluppo economico e sociale della Sardegna. A questo fine ho l'onore di presentare insieme agli onorevoli Adamoli, Ravagnan e Vidali, il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione, discutendo il disegno di legge n. 3779 concernente il riordino dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale,

considerato che ai servizi marittimi della Sardegna provvede la società per azioni di navigazione " Tirrenia ";

considerato che i traffici della Sardegna hanno manifestato negli ultimi anni un notevole processo di sviluppo;

considerato che con la prossima attuazione del piano di interventi per favorire la rinascita economica e sociale della Sardegna ancor più accentuato si manifesterà l'incremento dei traffici dell'isola, fa voti perché i ministri della marina mercantile, del tesoro e delle partecipazioni statali nello stipulare le convenzioni con la " Tirrenia ", tengano presente le seguenti esigenze della Sardegna:

1°) il raddoppio della linea Olbia-Civitavecchia, con l'istituzione di un servizio diurno;

2°) la trasformazione da esasettimanale in giornaliera della linea Porto Torres-Genova;

3°) l'istituzione di una linea bisettimanale Olbia-Livorno;

4°) la ripresa del servizio del periplo sardo;

5°) un'adeguata intensificazione del servizio tra la Sardegna e la Sicilia con prolungamento per Tunisi;

6°) un decisivo miglioramento dei servizi tra la Sardegna e le isole minori per la Maddalena e Carloforte con motonavi più moderne capaci, celeri, con capacità di trasporto d'automezzi;

7°) un servizio giornaliero adeguato e moderno tra la Sardegna e la Corsica, particolarmente tra Santa Teresa Gallura e Bonifacio ».

Noi formuliamo la speranza che il nuovo Ministro della marina mercantile, onorevole Macrelli, prenda a cuore più che per il passato i problemi marittimi della Sardegna, visiti l'Isola e si renda conto delle sue nuove

e urgenti esigenze e ne tenga maggior conto per l'avvenire.

SINESIO. Onorevole Presidente, sarà brevissimo perché ritengo che, più che noi, dovrebbe parlare il ministro che oggi porta all'approvazione in sede legislativa in questa Commissione trasporti un provvedimento di notevole importanza, giacché sanziona alcuni principi basilari sui quali siamo d'accordo.

Il nuovo testo della legge prevede riordinamento della flotta della Finmare e quello dell'industria cantieristica in modo che questa possa esplicitare ancor di più il proprio vigore ed assicurare l'occupazione permanente alle maestranze che si trovano oggi nel timore di un domani senza lavoro.

Questa nuova legge porta un'ulteriore garanzia di libertà sindacale e costituzionale, che deve essere sempre affermata in un libero Parlamento, con l'avvenuta soppressione dell'articolo 14 del disegno di legge iniziale.

Un altro fatto importante rilevato dal Ministro Macrelli è l'aumento degli stanziamenti da 21 miliardi a 23 miliardi e 600 milioni.

La legge viene incontro ai problemi del Mezzogiorno e delle isole perché ritengo che, se si facesse una statistica, si troverebbe che nella flotta della Finmare vengono occupati moltissimi lavoratori del mezzogiorno e delle isole che cercano la possibilità di un lavoro.

Ora noi dobbiamo ringraziare il Governo e il Ministro che ha voluto portare in porto questa legge che aveva subito dei ritardi e incontrato delle difficoltà.

Con questo intendo affermare il principio democratico del Parlamento, nell'approvazione delle leggi; perché è vero che ci sono degli interessi, ma è vero anche che quando il Parlamento sa e vuole, può riuscire a bloccare gli interessi che sono in contrapposto a quelli obiettivi che vengono postulati dai parlamentari e che possono trovare alla lunga una soluzione.

Indubbiamente, però, onorevole Ministro, bisogna stare attenti, anzitutto, per eliminare le deficienze che noi riscontriamo, anche se le società marittime sono amministrate da esperti professionisti, che certamente guardano le prospettive come noi, e non già limitatamente a quelli che sono gli interessi aziendali.

Bisogna fare in modo che le leggi siano applicate. Bisogna guardare che i contratti vengano rispettati. Talvolta anche i contratti collettivi di lavoro trovano inadempimenti presso queste società.

Io concordo con quanto è stato detto qui dai colleghi e con quanto è stato detto anche

al Senato: che bisogna realizzare al più presto la conferenza del mare. La conferenza del mare servirà a fare una verifica di quella che è la situazione generale del nostro paese nel campo marittimo. Io non dico che tutto quello che potrà sgorgare da questa conferenza potrà essere preso come elemento di indirizzo di politica generale. Ma certamente da questa conferenza del mare sortirà qualche cosa che potrà dare un indirizzo unitario alla politica marinara del nostro paese. E a tale riguardo, anche se questo non fa parte della discussione nella quale siamo impegnati, io desidero ricordare al Ministro che in questa conferenza del mare bisogna porre i temi della ricostruzione della flotta del nostro paese, della pesca atlantica, della eliminazione della tensione che oggi regna nei nostri mari per la presenza appunto di fatti nuovi di carattere internazionale.

Io mi auguro che il Parlamento possa approvare al più presto possibile le altre leggi che si trovano ancora in discussione e che dovrebbero completare questo panorama vasto della marina mercantile, e dichiaro, a nome del gruppo parlamentare della democrazia cristiana, di essere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, che noi abbiamo voluto e per il quale ci siamo battuti.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Do la parola al Ministro della marina mercantile.

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Consentite, onorevoli colleghi, che io ringrazio il Presidente per la squisita cortesia che mi ha usato mettendo come primo oggetto all'ordine del giorno il problema di cui vi siete occupati, problema importante e grave per l'economia del nostro paese. E il mio ringraziamento va al collega onorevole Giglia che ha, si può dire, improvvisato una relazione che merita tutto il nostro applauso e la nostra approvazione. E naturalmente il mio ringraziamento si rivolge anche a tutti coloro che hanno parlato in questa occasione. Io vi confesso che sono lietissimo di aver assistito a questa unanimità di consensi, che il disegno di legge aveva già riportato in Senato. È una soddisfazione del Governo e se voi consentite, egoisticamente è anche una soddisfazione mia personale e dei miei collaboratori.

Onorevoli colleghi, voi conoscete l'*iter* di questa legge, che è passata veramente tra i marosi (il termine è esatto, mi pare) della vita politica del nostro paese.

Io non ripeterò quanto ha detto il collega Giglia, però, siccome le parole del ministro

debbono essere consacrate a verbale, consentite che compia qualche ripetizione e qualche invasione nel campo altrui.

In vista della scadenza delle convenzioni del 31 dicembre 1956, come è stato ricordato, fu presentato al Senato, il 16 dicembre 1956, il disegno di legge n. 1785, che venne ritirato successivamente dal Governo. In mancanza di una legge per uno stabile riordinamento dei servizi marittimi, si fece ricorso provvisoriamente ad alcuni provvedimenti legislativi di proroga, che io amo mettere in evidenza perché si sappia quale pericolo abbiamo potuto evitare oggi, perché se il Senato e se la Camera attraverso le loro commissioni non avessero approvato questo provvedimento legislativo, noi avremmo dovuto ricorrere ad una nuova proroga con dei danni di ordine finanziario e di ordine morale che sono facilmente comprensibili.

In mancanza di una legge, di uno stabile riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, si è fatto ricorso provvisoriamente ai seguenti provvedimenti legislativi di proroga del regime di gestione previsto dalla legge n. 1002, per i periodi a fianco di ciascuno di essi indicati: decreto legge 20 dicembre 1956 n. 1379 fino al 30 giugno 1957;

decreto legge 25 giugno 1957 n. 444 fino al 30 giugno 1958;

legge 26 maggio 1959 n. 351 fino al 30 giugno 1959;

legge 2 febbraio 1961 n. 32 fino al 31 dicembre 1959;

legge 2 febbraio 1962 n. 40 fino al 30 giugno 1962.

Come voi sapete, venne presentato al Senato, in data 19 luglio 1960, un disegno di legge che porta il n. 1179, col quale veniva rielaborata la materia relativa al riordinamento dei servizi di preminente interesse nazionale. Questo disegno di legge fu ampiamente discusso al Senato, tanto in Commissione, quanto in Assemblea. Potemmo ottenere, sia pure attraverso qualche ostacolo e qualche difficoltà, che l'Assemblea del Senato delegasse la Commissione VII a decidere in sede legislativa e la Commissione VII, dopo un elaborato esame, finì per approvare il testo attuale alla unanimità. Tutti quanti i rappresentanti dei vari settori politici, dopo aver dato il loro contributo ad una discussione ampia, profonda, completa, furono concordi nel dare il loro voto al disegno di legge, con quelle modifiche sostanziali alle quali tutti i colleghi hanno accennato, modificazioni che hanno portato appunto a questo succes-

so parlamentare della unanimità; successo senatoriale, che a quanto pare si è trasferito anche alla Camera dei deputati, cioè alla Commissione X, alla quale io mi onoro di aver appartenuto e alla quale spero di ritornare, quando non lo so, lo dirà il Parlamento. La Commissione ha espresso ormai il suo voto decisivo e unanime.

Fo rilevare, onorevoli colleghi, che se si fosse pervenuti tempestivamente (bisogna avere il coraggio di dire certe verità) all'approvazione della legge sul riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, l'erario avrebbe conseguito una economia annua di diversi miliardi, che per l'anno 1960, epoca in cui fu concordata con le società la sovvenzione fissa annua, e successivi, è possibile valutare grosso modo in non meno di sei miliardi circa all'anno per maggiori oneri, ivi compresi gli interessi passivi, ciò che comporta un onere giornaliero di circa sedici milioni.

Bastano questi rilievi, bastano queste cifre, secondo me, per dare la dovuta importanza al provvedimento e per mettere in evidenza quello che è stato fatto, col vostro concorso, per arrivare alla chiusura di un ciclo che non meritava di continuare ancora.

L'approvazione della legge si manifesta quanto mai urgente, per poter dare al Governo l'indispensabile strumento per l'attuazione di una politica di interventi statali rivolti allo sviluppo dei traffici marittimi, che si concretizzano principalmente:

1°) nella intensificazione e potenziamento degli attuali servizi marittimi, con l'aumento della periodicità delle linee e con l'aumento del materiale navigante;

2°) nella istituzione di nuove linee per soddisfare le esigenze della economia nazionale e cercare nuove correnti di traffici.

3°) nella programmazione di nuove costruzioni per far fronte all'improrogabile ringiovanimento di parte della flotta esistente, vetusta, antieconomica e non più rispondente alle attuali esigenze;

4°) nel potenziamento delle linee suddette, allo scopo di porre i servizi delle linee di preminente interesse nazionale in condizioni di sostenere la concorrenza delle bandiere estere.

Io debbo sottolineare infine che il disegno di legge non prevede integrazioni di bilancio, bensì una sovvenzione fissa, sia pure revisionabile, e instaura una nuova disciplina rivolta ovviamente a stimolare le società concessio-

narie verso un'attività impostata a criteri di autonomia aziendale.

In questa maniera, credo di aver sintetizzato quelle che sono state le espressioni dei vostri voti e desideri che non posso affrontare uno per uno, seguendo i discorsi e gli interventi dei vari oratori.

Io capisco benissimo quello che è stato qui richiesto... Scherzando, ho interrotto un oratore dicendo che io sono un Ministro adriatico... Non sono né adriatico né tirrenico, sono al di sopra dei mari in questo momento. Certamente, però, posso assicurare i commissari che, per quel che mi concerne, vedrò di curare quelli che sono gli interessi locali coincidenti con gli interessi nazionali, dal momento che, evidentemente, non è possibile distinguere il problema locale dall'interesse nazionale.

A tal proposito, dirò che è mia intenzione visitare quasi tutti i porti. Dico « quasi », in quanto abbiamo 7.000 chilometri di coste. Comunque visiterò senz'altro i porti principali, quelli che richiedono maggiore attenzione. Incomincerò da Genova per arrivare a Napoli, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, e così di seguito.

Naturalmente, una visita non mancherà neppure alle due Isole. Spero di farmi, così, un'idea precisa di quelle che sono le esigenze, le richieste, che cercherò nei limiti del possibile, di affrontare e risolvere.

Comunque, onorevoli colleghi, di tutto ciò potremo parlare più ampiamente in sede di bilancio, ove sarà pure possibile affrontare molte altre delle cose oggi accennate.

Per quel che concerne i cantieri, debbo dire subito che ho desiderato, oggi, la presenza del Sottosegretario alle partecipazioni statali, onorevole Gatto, perché, per la sua specifica competenza, lo stesso potrà dare più chiare spiegazioni e delucidazioni alla Commissione.

Per quel che riguarda la conferenza del mare, per dovere di coscienza, debbo riferirne il merito a coloro che la proposero ma, soprattutto, all'amico e collega Senatore Iervolino, che in materia si è impegnato in pieno, in Parlamento ed anche in Commissione. Io non farò che continuare quello che è stato il suo pensiero, quelle che sono state le sue proposte.

Mi auguro di poter dare in proposito, quanto prima, delle spiegazioni più ampie alla Commissione, in modo da ottenere anche i vostri suggerimenti.

Si è parlato di programmazione. Anche noi abbiamo la nostra programmazione.

Credo di aver già accennato ai programmi del Ministero della marina mercantile. Desidero, comunque, ripetere qui quanto ebbi già l'onore di dire al Senato, e che è consacrato in verbale: « Il Ministro Macrelli manifesta quindi la sua intenzione di potenziare nel modo migliore le linee gestite dalle società a partecipazione statale, inquadrando la loro azione in un organico piano di sviluppi e di ammodernamento dei traffici marittimi dei quali sottolinea (e sottolineo anche oggi) l'importanza nella vita economica nazionale ».

Io credo di non dover aggiungere altro, onorevoli colleghi. Desidero solo ripetere le parole di ringraziamento dette all'inizio del mio intervento: voi avete compiuto oggi una opera veramente meritoria; il Paese ve ne sarà grato.

GATTO, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. L'onorevole Macrelli ha finito, ed io debbo cominciare col ringraziarvi per le valutazioni fatte sul Ministero delle partecipazioni, valutazioni che si traducono in una chiara volontà di potenziamento delle attività e dei compiti dello stesso. Voi sapete che noi agiamo in base ad una legge istitutiva che credo di non esagerare qualificandola « lacunosa », poiché non vi sono chiaramente indicati i poteri del dicastero.

Cerchiamo, perciò, ci sforziamo, di creare una prassi, vorrei dire, dei poteri ministeriali.

È proprio in base a tale vostra volontà di potenziamento, che vorrei pregarvi di non insistere nella richiesta che i dirigenti della Finmare abbiano ad incontrarsi con la Commissione parlamentare.

Noi insistiamo perché sia creata una prassi secondo la quale l'organo di trasmissione, che rappresenta le società di fronte all'autorità del Parlamento, sia il Ministero delle partecipazioni statali. È questo indubbiamente uno dei compiti più vivi e più importanti del ministero stesso; è quello del quale va più orgoglioso.

Comprenderete, perciò, come un contatto diretto fatto attraverso la Commissione può significare la istituzionalizzazione di un sistema che suonerebbe svilimento della autorità ministeriale.

Noi desideriamo che in occasioni di visite fatte a stabilimenti i colleghi abbiano la possibilità di rendersi conto di quelli che sono gli sforzi che noi facciamo e dei successi ed insuccessi raggiunti; riteniamo però, ripeto, che istituzionalizzare incontri del genere significhi avvilire la forza del Ministero verso le

società. Noi teniamo a che i contatti con il Parlamento siano operati, e siano di patrimonio esclusivo, del Ministero delle partecipazioni statali.

Nei vostri interventi avete ricordato la necessità di una autonomia delle singole società marittime nei rapporti con la società finanziaria, cioè la Finmare. Io debbo dire che noi cerchiamo di dare, nel limite di una benintesa economicità, il massimo dell'autonomia alle società, anche perché ogni azienda deve avere una propria responsabilità e questa responsabilità evidentemente viene meno se mancano i poteri e l'autonomia. Nell'ambito di questo criterio, di una economicità che, come voi sapete, non interessa tanto come il risultato di un bilancio che debba essere necessariamente quadrato all'attivo, ma come l'uso razionale, il più razionale possibile, dei mezzi a nostra disposizione, in relazione ai fini che vogliamo conseguire, nell'ambito di questo criterio dunque, vi assicuro che la politica del Ministero è che i rapporti fra finanziarie e società dipendenti dalle finanziarie, sono rapporti di autonomia. Così come vorrei assicurare i colleghi che è politica costante e assoluta (vorrei dire che questa è una cosa naturale della quale non possiamo neppure farcene un vanto in quanto questo è il minimo che si può pretendere da noi) che i contratti vengano rispettati. Se le società hanno una autonomia sotto l'aspetto sindacale, per la formazione dei contratti nuovi, è chiaro che il rispetto dei patti convenuti deve essere nelle nostre società assoluto. I patti debbono essere rispettati da tutti e, sotto questo aspetto, dobbiamo essere lietissimi. E se talvolta, come sempre può accadere nelle cose di questo mondo, è stato determinato qualche sfasamento, il Ministero, venutone a conoscenza, è intervenuto obbligando al rispetto dei patti convenuti.

I colleghi di parte comunista hanno presentato un ordine del giorno nel quale essi chiedono che venga abbandonata la politica di ridimensionamento dei cantieri e che si vada verso forme di politica di sviluppo nel settore cantieristico. Non ho difficoltà ad accettare l'ordine del giorno come raccomandazione, anche perché in questa direzione si è sempre svolta l'attività del Ministero delle partecipazioni statali. Se i colleghi permettono vorrei fare un po' di storia, storia nota a voi che seguite con tanta passione questo settore così importante della nostra vita nazionale, ma che vale la pena di essere ricordata a me stesso, vorrei dire, per giustificare l'affermazione che ho fatto che in questo senso e in

questa direttiva la politica del Ministero è stata costante.

Voi sapete che il settore delle costruzioni navali si trova di fronte ad una crisi, ad una crisi che non è squisitamente italiana, ma è internazionale. Uno studio del *Lloyd register* di un anno e mezzo fa su quello che era il fabbisogno delle nuove costruzioni navali in relazione alle possibilità costruttive dei cantieri di tutto il mondo, ha dato dei risultati piuttosto sconsolanti, in quanto si diceva che nel mondo oggi vi è una possibilità costruttiva di circa il doppio di quelle che sono le prevedibili possibilità effettive di costruzioni navali. Voi sapete anche che le ragioni di questa situazione sono varie e vanno dalla maggiore celerità degli imbarchi e degli sbarchi della merce (che fanno sì che le navi meno si fermino nei porti con la conseguenza pertanto di fare un servizio maggiore di quello del passato) alla maggiore velocità e capienza delle navi attualmente in esercizio, alla situazione dei noli che poco invita a costruire navi nuove.

Ci siamo trovati in questa situazione noi come tutti gli altri e debbo dire che noi abbiamo fatto il possibile per cercare di eliminare gli inconvenienti che avrebbero potuto essere veramente gravi. Infatti il Ministero delle partecipazioni statali è intervenuto in modo certamente sensibile in questo settore accelerando i programmi di costruzione di tutte le nostre flotte, sia quelle dell'E.N.I. che quelle della Finsider per cercare di dare lavoro ai cantieri. Sapete anche che contemporaneamente il Governo ha proposto una legge che oggi è felicemente operante con la possibilità di rendere oggi ancora appetibile al privato la costruzione di navi. Ma quando siamo stati sul punto di approvare questa legge, ci siamo trovati di fronte ad una difficoltà che derivava dai trattati di Roma. In quella occasione la C.E.E. ci ha imposto un ridimensionamento della nostra capacità produttiva per dare il nulla osta all'approvazione della legge, che nella pretesa della C.E.E. era di circa 230 mila tonnellate annue di capacità produttiva. E voi sapete che il Governo e, come era suo dovere e suo obbligo in prima linea il Ministero delle partecipazioni statali, che gestisce per conto della collettività circa il 90 per cento della possibilità produttiva nel settore, si è battuto e ha fatto il possibile perché questo ridimensionamento non fosse applicato. Voi sapete altresì che fino ad ora noi non abbiamo smobilitato o ridimensionato nulla, ma tendiamo ad attuare un piano di ammodernamento e di rinnovamento per lo

sviluppo qualitativo dei cantieri. Sapete anche che stiamo ancora discutendo e non abbiamo ancora accettato neppure quel minimo ridimensionamento sulle 60 mila tonnellate di produzione perché stiamo cercando di vedere se è possibile creare una attività cantieristica nel nostro Paese che risponda a criteri di modernità, di potenzialità e di economicità effettiva.

Voi sapete che di fronte a delle difficoltà di rendere economici alcuni cantieri, siamo stati e siamo tanto prudenti che non ci siamo neppure accontentati di quello che era il parere dei nostri stessi tecnici, ma abbiamo voluto nominare commissioni diverse di uomini di nostra fiducia per esaminare se effettivamente in quel determinato cantiere vi fosse una impossibilità a raggiungere un risultato di economicità o se, attraverso degli sforzi, questo risultato potesse essere raggiunto.

Risposta che, a tutt'oggi, ancora i nostri tecnici non ci hanno dato. Comunque, di fronte a questa situazione il Ministero delle partecipazioni statali ha sempre detto chiaramente una cosa, assumendone piena responsabilità, in Parlamento e nelle Commissioni competenti; che, cioè non avremmo operato licenziamento alcuno nei cantieri e che se qualche necessità in questo senso fosse sorta, per impossibilità da parte dei cantieri stessi di essere economici, avremmo assunto l'impegno di non procedere ad alcuna operazione se non dopo aver creato, nella stessa località, altre attività, altri posti di lavoro di pari numero, cosicché nessun disagio ne sarebbe derivato alla collettività.

Noi continuiamo in tale sforzo che riteniamo sia uno sforzo avente per fine di dare al nostro Paese un'attività cantieristica moderna, sufficiente, capace di competere con le attività cantieristiche degli altri Paesi.

RAVAGNAN. Onorevole Gatto, credo lei sia andato, con la sua interpretazione, al di là del mio pensiero. Nessuno pensa di istituzionalizzare... Lei ha detto che possono essere realizzati degli incontri; è proprio in questi limiti che si pone la mia richiesta.

GATTO, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Noi siamo favorevoli a che la Commissione trasporti vada a visitare stabilimenti.

SCHIANO. Sono d'accordo con quanto detto dall'onorevole Gatto. Noi teniamo a che si colmino dei vuoti; egli ci ha assicurato che ciò sarà fatto con la prassi.

Mi è venuto in mente un insegnamento del mio maestro, Enrico De Nicola, che fu

il più prudente, il più cauto... Però, in un'occasione ebbe a dire: « i vuoti, noi li colmiamo con la prassi ».

Con questa assicurazione debbo dichiararmi soddisfatto; desideriamo sempre più vedere consolidate le posizioni del Ministero delle partecipazioni statali.

DOMINEDÒ, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In verità, nulla a me spetta aggiungere dopo la risposta del Ministro della marina mercantile agli interventi ed alle elevate discussioni avutesi.

Se una parola dovessi aggiungere, essa riguarderebbe quanto da vari oratori sottolineato. Da questa legge fondamentale dello Stato, esce avvalorata la responsabilità delle società di navigazione, tanto più in quanto società pubbliche chiamate ad emulare, nella gara con le attività libere, la bontà della gestione e della organizzazione. Il concetto della responsabilità sociale, richiesto dagli onorevoli Schiano, Adamoli ed altri, emerge, a mio avviso, dal fatto che, al criterio della integrazione automatica del saldo dei passivi, con innovazione radicale, si è sostituito quello della sovvenzione di linea, secondo le esigenze della medesima.

Naturalmente, la legge offre molti altri strumenti per spingere le aziende pubbliche alla bontà della gestione.

Con questo spirito, io credo, colleghi, che la legge possa essere approvata.

PRESIDENTE. Quale è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

MACRELLI, *Ministro della marina mercantile*. Accetto gli ordini del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli.

Do lettura degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto col Ministro del tesoro, è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio delle linee marittime di preminente interesse nazionale gestite dalle seguenti società con partecipazione diretta o indiretta dell'Istituto per la ricostruzione industriale (I. R. I.):

« Italia », società per azioni di navigazione, con sede in Genova;

« Lloyd Triestino », società per azioni di navigazione, con sede in Trieste;

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1962

« Adriatica », società per azioni di navigazione, con sede in Venezia;

« Tirrenia », società per azioni di navigazione, con sede in Napoli.

(È approvato).

ART. 2.

La concessione delle sovvenzioni e gli obblighi delle società concessionarie sono regolati dalle disposizioni della presente legge e, per quanto da questa non disposto, da apposite convenzioni da stipularsi tra i Ministeri della marina mercantile, del tesoro e delle partecipazioni statali e le società di cui all'articolo 1 e da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni.

Le convenzioni avranno la durata di venti anni con decorrenza dal 1° luglio 1962, e il loro testo sarà comunicato al Parlamento.

L'elenco delle linee di preminente interesse nazionale, che deve essere allegato alle convenzioni, è approvato dai Ministri della marina mercantile, del tesoro e delle partecipazioni statali e può essere modificato con decreto degli stessi Ministri.

Le modalità di esercizio di dette linee sono regolate dalle convenzioni e dagli annessi capitolati.

(È approvato).

ART. 3.

Le convenzioni di cui all'articolo 2 dovranno prevedere anche i seguenti obblighi essenziali:

a) il capitale delle società dopo l'aumento stabilito con le convenzioni deve essere sempre adeguato all'entità dei servizi ed al valore degli impianti e degli altri mezzi necessari per l'esercizio delle linee;

b) le azioni sociali devono sempre essere in maggioranza di proprietà diretta o indiretta dell'Istituto per la ricostruzione industriale (I. R. I.).

(È approvato).

ART. 4.

I membri del consiglio di amministrazione, dei collegi sindacali ed i direttori generali delle società debbono essere cittadini italiani.

Il collegio sindacale di ciascuna società si compone di cinque membri effettivi e di due supplenti; ad esso partecipano, in qua-

lità di sindaci effettivi, un funzionario designato dal Ministero del tesoro, con funzioni di presidente, un funzionario designato dal Ministero della marina mercantile ed un funzionario designato dal Ministero delle partecipazioni statali ed, in qualità di sindaci supplenti, un funzionario designato dal Ministero del tesoro ed uno designato dal Ministero della marina mercantile.

Le società sono obbligate a dare comunicazione al Ministero della marina mercantile, entro quindici giorni, della nomina del presidente e dei direttori generali.

(È approvato).

ART. 5.

Le disposizioni dell'articolo 3, lettera b) e dell'articolo 4, primo e secondo comma, devono, entro il termine di tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, essere inserite negli statuti delle società e coordinate con le altre norme di questi.

(È approvato).

ART. 6.

L'ammontare complessivo delle sovvenzioni da corrispondere alle quattro società, per l'esercizio delle linee di preminente interesse nazionale di cui all'articolo 2, è stabilito nella somma annua di lire 23.600.000.000 salvo le variazioni eventualmente derivanti dall'applicazione degli articoli 7 e 8.

Le convenzioni stabiliranno la sovvenzione da corrispondere a ciascuna società.

Fino alla data di approvazione delle convenzioni, di cui all'articolo 2, il Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, potrà corrispondere a ciascuna società, in rate mensili posticipate, acconti il cui ammontare complessivo non potrà superare il 90 per cento dell'importo globale indicato nel primo comma del presente articolo.

(È approvato).

ART. 7.

Per esigenze di traffico o di pubblico interesse, il Ministro della marina mercantile, previo concerto con quello del tesoro e delle partecipazioni statali, può chiedere in qualunque momento la revisione delle convenzioni.

La revisione delle convenzioni può essere richiesta inoltre dalle parti sia a seguito di modifica dell'elenco delle linee ai sensi del terzo comma dell'articolo 2; sia in relazione alla immissione in servizio, autorizzata

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1962

dal Ministero della marina mercantile, di navi di nuova costruzione o di navi trasferite in proprietà da una ad altra delle società di cui all'articolo 1; sia, infine, in relazione al compimento sulle navi, sempre autorizzato dal Ministero della marina mercantile, di grandi lavori di trasformazione o di ammodernamento.

Agli effetti di quanto stabilito dal precedente comma, le commesse relative alla costruzione di nuove navi ed ai grandi lavori di trasformazione o di ammodernamento dovranno essere precedute da gare indette fra ditte preventivamente approvate dal Ministero della marina mercantile, di concerto con quello delle partecipazioni statali.

La revisione viene attuata con apposite convenzioni aggiuntive da approvarsi con le modalità di cui all'articolo 2. Qualora non sia raggiunto un accordo con la società si procederà alla definizione della controversia a mezzo dell'arbitrato previsto dalla convenzione.

(È approvato).

ART. 8.

Le sovvenzioni attribuite alle società concessionarie sono soggette a revisione biennale in relazione alle variazioni in aumento o in diminuzione intervenute negli introiti netti e nei costi del personale, del combustibile, delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e delle manutenzioni e riparazioni straordinarie per riclassifica delle navi.

Per introiti netti di cui al comma precedente debbono intendersi gli introiti lordi diminuiti delle seguenti spese di traffico limitatamente alle misure percentuali stabilite nelle convenzioni: abbuoni, ristorni, senserie, provvigioni, vitto, servizio, portuali, pubblicità, nonché spese degli uffici di traffico, con esclusione di quelle relative al personale addetto agli uffici stessi.

Ai fini della revisione della sovvenzione, non sarà tenuto conto dei maggiori costi delle manutenzioni e riparazioni di cui al primo comma, con esclusione di lavori di modesta entità o aventi carattere di assoluta urgenza, eseguite successivamente all'entrata in vigore della presente legge senza che sia stata esperita gara tra ditte idonee preventivamente approvate dal Ministero della marina mercantile, di concerto con quello delle partecipazioni statali.

Per la revisione di cui al primo comma, si calcola una franchigia pari alla percentuale dell'1 per cento degli introiti lordi di

gestione risultanti dai preventivi finanziari di esercizio delle singole società che saranno presi a base per la stipula delle convenzioni.

La revisione ha effetto dal biennio successivo al periodo cui si riferisce.

La revisione in aumento o in diminuzione viene effettuata solo nel caso in cui la somma algebrica delle variazioni negli introiti lordi, al netto delle spese di traffico, e nei costi indicati nel primo comma superi in valore assoluto l'importo della franchigia e viene riconosciuta soltanto per la parte eccedente detto importo.

Le variazioni nei costi del personale, del combustibile e delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e straordinarie predette, vanno calcolate in base ad indici e coefficienti di ponderazione ed in relazione ad organici, quantità e percentuali da indicare nelle convenzioni.

La prima revisione di cui al presente articolo ha luogo in via straordinaria per il periodo 1° luglio 1962-30 giugno 1963 con effetto dal 1° luglio 1962 e con validità fino al 31 dicembre 1964. Tale revisione verrà effettuata entro cinque mesi dal 30 giugno 1963, senza applicazione della predetta franchigia dell'1 per cento.

La prima revisione in via ordinaria sarà limitata al periodo 1° luglio 1963-31 dicembre 1964, con effetto per il biennio 1965-66.

Le eventuali variazioni della sovvenzione in aumento o in diminuzione dipendenti dalle revisioni di cui ai commi precedenti sono approvate con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

(È approvato).

ART. 9.

Nei casi di gravi deficienze o inadempienze, che saranno determinate nelle convenzioni, il Ministro della marina mercantile contesta alla società interessata i relativi addebiti, assegnando un congruo termine per l'eliminazione delle deficienze o inadempienze riscontrate.

Trascorso inutilmente tale termine, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle partecipazioni statali e con quello del tesoro, può sciogliere gli organi sociali e procedere alla nomina di un commissario per la gestione della società.

Il commissario dovrà provvedere ad eliminare le contestate deficienze o inadempienze e dovrà convocare l'assemblea straordinaria per la ricostituzione degli organi

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1962

amministrativi, non appena il Ministro della marina mercantile avrà giudicato che le dette deficienze o inadempienze siano state eliminate e, comunque, non oltre un anno dalla nomina.

(È approvato).

ART. 10.

Al Ministero della marina mercantile oltre le facoltà contemplate dalle speciali leggi in materia di navigazione marittima, spetta la vigilanza sullo svolgimento delle linee sovvenzionate in aderenza alle norme stabilite dalle convenzioni.

Il predetto Ministero e quelli del tesoro e delle partecipazioni statali hanno la facoltà di procedere ad ispezioni e controlli presso le società, di cui all'articolo 1, di chiedere dati, elementi e documenti e di prendere in esame registri, libri e corrispondenza ed ogni altro documento che sia ritenuto necessario.

(È approvato).

ART. 11.

Per ciascuna società deve essere trasmesso il bilancio annuale, entro un mese dalla approvazione, ai Ministeri della marina mercantile, del tesoro e delle partecipazioni statali.

Detti Ministeri hanno facoltà, entro l'esercizio successivo, di chiedere tutti i chiarimenti necessari, di eseguire le opportune indagini in ordine alle risultanze dei bilanci stessi e di formulare eventuali osservazioni circa le rispondenze dei bilanci agli obblighi derivanti dalle convenzioni e dalle altre norme in vigore.

Ciascuna società è tenuta, altresì, a trasmettere, in allegato al bilancio, copia delle scritture contabili previste dall'articolo 43, lettere a), b) e c) del testo unico delle leggi sulle imposte dirette approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645.

Per tutta la durata delle convenzioni ciascuna società deve trasmettere al Ministero della marina mercantile, nel primo quadrimestre di ciascun anno, una relazione generale statistica sull'andamento dei servizi nell'anno precedente. Tale relazione deve contenere elementi particolareggiati sullo sviluppo dei servizi e del traffico e sullo stato del naviglio impiegato.

(È approvato).

ART. 12.

Sono soggetti alla tassa di registro ed ipotecaria nella misura di lire 10.000:

a) tutte le convenzioni stipulate in applicazione della presente legge, con i relativi capitolati;

b) gli atti posti in essere dalle società di cui all'articolo 1 e dalla società finanziaria marittima Finmare, riguardanti costruzioni, compravendite, permuta e conferimenti di navi, aperture di credito e finanziamenti, comprese le garanzie e gli aumenti di capitale.

I pagamenti delle sovvenzioni alle società esercenti le linee di preminente interesse nazionale sono esenti dalla imposta generale sull'entrata.

Le agevolazioni fiscali menzionate nei precedenti commi sono accordate, a favore delle società concessionarie di linee di preminente interesse nazionale, per tutta la durata delle convenzioni.

(È approvato).

ART. 13.

Per la stipulazione degli atti previsti e dipendenti dall'applicazione della presente legge, gli onorari notarili sono liquidati nella misura prevista dalla tariffa notarile ridotta di un quarto.

(È approvato).

ART. 14.

Tutte le partite attive e passive connesse con l'esercizio dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale svolto in conformità del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081 — convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002 — e delle successive proroghe sino al 30 giugno 1962, anche se emergenti successivamente, saranno accertate e definite dal Ministero della marina mercantile d'intesa con quelli del tesoro e delle partecipazioni statali.

(È approvato).

ART. 15.

Alla spesa relativa all'esercizio finanziario 1962-63, di cui al precedente articolo 6, per l'attuazione del nuovo ordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, si provvede:

quanto a lire 21.650 milioni mediante riduzione del fondo occorrente per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti le-

gislativi in corso, iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo;

quanto a lire 1.950 milioni con una quota delle maggiori entrate derivanti dal provvedimento concernente variazioni della scala delle aliquote dell'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con proprio decreto, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(*E approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

BOGONI. Per dichiarazione di voto. Dirò soltanto che il nostro gruppo voterà con piacere a favore di questo disegno di legge che è stato oggi sottoposto al nostro esame e che ha determinato l'intervento di numerosissimi colleghi.

Mi auguro che sia organizzata al più presto la conferenza del mare e che siano realizzati dei viaggi da parte della Commissione trasporti non di turismo, ma di studio, viaggi che si sarebbero dovuti effettuare all'inizio dell'anno e che poi furono rinviati a causa del congresso della democrazia cristiana prima e della crisi di Governo poi. Con questi viaggi si potrà avere un contatto diretto con le forze del lavoro e conoscere *de visu* i problemi che debbono essere risolti in questa sede.

Quello che conta per il momento è il nostro voto favorevole al disegno di legge che dimostra una nuova politica nel campo della marina mercantile.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge approvato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » (3779).

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Voti favorevoli	30
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Amadei Giuseppe, Amodio, Armani, Babbi, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Bolla, Calvaresi, Canestrari, Degli Esposti, Fabbri, Fiumanò, Francavilla, Frunzio, Geffer Wondrich, Giglia, Marchesi, Polano, Ravagnan, Reale Giuseppe, Romano Bartolomeo, Sammartino, Schiano, Sinesio, Spataro, Viale, Vidali.

La seduta termina alle 12,40.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI