

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XLII.

SEDUTA DI VENERDÌ 7 LUGLIO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

Disegno di legge (Discussione):

	PAG.
Proroga delle norme del decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1131) . . .	463
PRESIDENTE	463, 465, 466, 468, 469
SERBANDINI, <i>Relatore</i>	463, 464, 465
GIULIETTI	463, 464, 466
DUCCI	466
SALERNO	466, 468
ORLANDO	469

La seduta comincia alle 9.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Proroga delle norme del decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1113).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga delle norme del decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle

navi requisite o noleggate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato. Il disegno di legge è già approvato dalla VII Commissione del Senato.

Il relatore, onorevole Serbandini, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SERBANDINI, *Relatore*. Il mio proposito è quello di porre davanti ai colleghi gli elementi che sono a mia conoscenza circa questo disegno di legge e riservarmi il giudizio sulla sua approvazione da parte della Commissione, a seconda delle spiegazioni del Ministro e dell'intervento dei colleghi, alcuni dei quali, da me interpellati, hanno espresso dubbi analoghi ai miei.

Si tratta di una proroga di un decreto legislativo del 10 agosto 1945, parzialmente modificato il 3 maggio 1948, col quale si dava facoltà al Ministero della marina mercantile e al Ministero della difesa di trasferire agli antichi proprietari la proprietà di navi che essi avevano abbandonato allo Stato dopo che queste navi, requisite o noleggate, erano andate perdute. Lo Stato ora vuole, per il ritorno in proprietà agli antichi proprietari che ne facciano richiesta, che questi si impegnino a recuperarle e a rimetterle in efficienza entro un termine stabilito dall'Amministrazione e paghino il 15 per cento dell'indennità di perdita che avevano ricevuto dallo Stato.

GIULIETTI. Questo 15 per cento dove è indicato?

SERBANDINI, *Relatore*. Il 15 per cento è nel decreto 3 maggio 1948, n. 618, che non è più in vigore perché scaduto nell'aprile 1949.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1950

Ritengo inoltre opportuno dare agli onorevoli colleghi questi chiarimenti: Quando si parla di navi affondate, si precisa trattarsi di navi affondate o danneggiate in misura tale che la riparazione dei danni subiti richieda una spesa almeno pari ai tre quarti del loro valore al momento del sinistro. Io mi sono preoccupato di andare un po' a fondo per riferire ai colleghi che significato avesse questa indicazione dei tre quarti al momento del sinistro e mi sono reso conto che questa indicazione ha un carattere puramente esplicativo del fatto dell'abbandono allo Stato, perché, secondo lo stesso Codice della navigazione, quando i danni siano tali da implicare una spesa pari ai tre quarti del valore che aveva la nave all'atto del sinistro, questo è sinonimo di abbandono.

Qualche dubbio può nascere quando si vede quello che i proprietari vengono a pagare per rientrare in proprietà delle navi; essi pagano il 15 per cento dell'indennità che hanno avuto al momento del sinistro. Bisogna tener presente che questo 15 per cento è irrisorio; si tratta del 15 per cento calcolato sulla base di quello che era il valore della nave al momento del sinistro e quindi oggi diventa un'inezia anche se la nave è grossa.

Come viene giustificato questo trattamento? Si dice che se questi proprietari avessero avuto soltanto l'indennità di avaria e non avessero fatto l'atto di abbandono, avrebbero avuto l'85 per cento per indennità di avaria con le riparazioni a loro carico, e allora si aggiunge: mettiamo il proprietario che ha fatto atto di abbandono nelle stesse condizioni di quello che ha avuto i danari per l'indennità di avaria. Fin qui sono sul piano della spiegazione del testo della legge.

Per quanto concerne la necessità della proroga di questa legge si afferma che esistono ancora dei casi in cui questa legge può continuare a funzionare.

GIULIETTI. Quando è scaduta la legge?

SERBANDINI, *Relatore*. È scaduta il 15 aprile 1949.

GIULIETTI. E con la proroga si salderebbe il periodo di vacanza dal 1949 ad oggi?

SERBANDINI, *Relatore*. Certo e si andrebbe oltre fino a tutto il 1950. E debbo dire che a questo proposito non mi persuade molto l'argomentazione che è contenuta nella relazione al Senato.

Intanto una prima domanda che io mi pongo è questa: se esiste un tornaconto economico, se esistono dei casi in cui il ricupero e il ripristino di queste navi torna vantaggioso,

per quale ragione lo Stato, che è proprietario di queste navi, di questi relitti, non provvede direttamente al ricupero e al ripristino? Questa è una posizione di principio con la quale, come voi comprendete, io simpatizzerei. Si risponde però che lo Stato non lo farà mai; lo Stato non saprebbe che farsene di queste navi. Ma io rispondo che in mare ci sarà sempre il modo di utilizzarle. Comunque, si oppone questa ragione.

E allora che cosa ci deve preoccupare? E questo è il secondo punto che volevo mettere in evidenza. Ci deve preoccupare il fatto che, potendo ricuperare qualche nave anche modesta, si può dare lavoro anche ai marittimi. Di questo bisogna naturalmente tener conto e come relatore sento il dovere di invitare i colleghi a voler considerare sia il lavoro che ne deriva, sia la possibilità di avere altre navi disponibili in una marina così povera come la nostra.

A questo punto, lasciando le questioni di principio, vediamo praticamente cosa avviene. A quali esigenze è ispirata la proroga di questa legge? Ci sono degli ex-proprietari che hanno interesse oggi a ricuperare queste navi? Vorrei rivolgere questa domanda ai colleghi che hanno esperienza diretta in proposito e sanno cosa vuol dire oggi ricuperare e ripristinare le navi. Quando con i decreti precedenti si sono fissati i termini di due anni e di tre anni, vi era qualche ragione per farlo. Ma ormai sono passati cinque anni dalla fine della guerra e le navi che erano suscettibili di essere ricuperate e ripristinate sono state rimesse in efficienza. Noi sappiamo che quando una nave si trova ad una profondità di 15-16 metri il ricupero diventa difficilissimo e si tratta di dover sostenere spese enormi per poter ricuperare soltanto un po' di materiale. Per vedere, quindi, chiaro in questa materia sia da parte mia che di altri colleghi, bisogna domandare chi è che può avere interesse a che questa legge sia emanata, tanto più che navi in vendita su mercati anche stranieri ve ne sono molte. Abbiamo chiesto al Ministero della marina mercantile l'elenco di queste navi che si pensa possano essere suscettibili di entrare nel campo d'azione di questa legge e il Ministero ci ha mandato un elenco che contiene una serie di motopescherecci, di rimorchiatori, di motovelieri, di qualche piccola moto cisterna; di « frattaglie », direbbero a Livorno che non si può pensare valga la pena di ricuperare per le forti spese che si incontrerebbero. L'unica nave per la quale si può pensare ad un ricupero è la *Napoli*.

GIULIETTI. Di quante tonnellate è?

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1950

SERBANDINI, *Relatore*. Non è specificato, ma credo di seimila tonnellate. Comunque il problema che io pongo è questo: la situazione generale e questo stesso elenco di navi autorizzano il dubbio che questo disegno di legge — come si è verificato per qualche altro caso — sia fatto non per un problema di ordine generale, come è stato prospettato nella relazione al Senato, ma per uno o due casi ben determinati. Ed è su questo punto precisamente che io desideravo chiarimenti, anche perché abbiamo qualche dubbio sull'elenco fornito dal Ministero. Per esempio è noto che esiste nel porto di Catania la nave *Tommaseo* di cui potrebbe essere vantaggioso il ricupero; ebbene essa non figura nell'elenco. Questo ci induce a chiedere spiegazioni precise perché, ripeto, l'impressione è che vi siano soltanto uno o due casi in cui l'operazione sia veramente utile, e allora faremmo una legge apparentemente generale che è invece una legge particolare; dobbiamo perciò vedere meglio le condizioni per cui lo Stato favorisce questa speculazione di uno o due proprietari. In definitiva si tratterebbe di liquidare per pochi soldi una proprietà dello Stato, perché il 15 per cento costituisce una piccolezza.

A queste obiezioni si risponde che lo Stato, quando deve liquidare, dà sulla base di quello che era il valore della nave all'atto del sinistro, cioè dà non tenendo conto della svalutazione. È vero che questi armatori hanno avuto poco come indennità di perdita, ma hanno avuto altri vantaggi quando per esempio si è trattato dell'acquisto delle navi « Liberty » e quindi per altre vie hanno guadagnato.

Devo far presente ancora che nella legge del 1945 il pagamento che doveva fare l'ex proprietario per ritornare in possesso della nave era l'intera indennità di perdita. È stato con la legge del 1948 che si è largheggiato riducendo fino al 15 per cento. Teniamo presente che oggi, anche se si stabilisse di pagare l'intera indennità di perdita, sarebbe sempre una cifra esigua che viene a pesare poco rispetto alle spese generali di ripristino.

Tutto sommato, onorevoli colleghi, qui si tratta di vedere più chiaro circa i casi particolari per i quali si chiede la proroga della legge, e se veramente si dovesse trattare di uno o due casi particolari, di chiara speculazione, è evidente che il 15 per cento diventa una cosa ridicola e sarebbe meglio regalare la nave piuttosto che dare l'illusione giuridica di aver pagato qualche cosa. Occorre,

quindi, che la questione venga seriamente esaminata.*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale, ma prima vorrei dare un chiarimento alla Commissione.

Il relatore, onorevole Serbandini, ha accennato al fatto che, nell'elenco delle navi inviato dal Ministero della marina mercantile, manca la *Tommaseo*.

La questione della *Tommaseo* è diversa da quella che si riferisce alle altre navi. La *Tommaseo*, che è stata venduta verso la fine del 1943, fu poi aggiudicata ai Cantieri di Santa Maria di Genova che hanno fatto dei lavori per accertare lo stato della nave; fatta però questa indagine, l'hanno di nuovo abbandonata allo Stato. Ora i Cantieri di Santa Maria di Genova hanno fatto pervenire alla presidenza della Commissione una domanda tutto affatto diversa da quella che può essere l'applicazione a loro favore della legge di proroga; hanno chiesto che sia loro consentito il ricupero della nave con una legge speciale e col contributo da parte dello Stato del 35 per cento, lo stesso che lo Stato dà per le nuove costruzioni. Questo per chiarire come la *Tommaseo* non poteva essere compresa nell'elenco di cui ha parlato il relatore. Aggiungo anzi che quello della *Tommaseo* è un caso che chiarisce molto bene la situazione, perché i Cantieri di Santa Maria di Genova, che hanno comperato dallo Stato la nave, non hanno poi potuto procedere al ricupero per deficienze di carattere finanziario, tanto che i detti Cantieri non solo non darebbero il 15 per cento che si richiede, ma lo Stato dovrebbe dare un contributo al recuperatore.

Ecco perché questo disegno di legge deve essere guardato dal lato dell'utilità che può arrecare. Dato che lo Stato non può fare queste determinate operazioni di ricupero per ragioni di politica generale, alle quali ha accennato anche il relatore, tutte le possibilità di ricupero da parte dei privati di queste navi abbandonate allo Stato devono essere incoraggiate, perché attraverso questi recuperi — sia pure con la minima percentuale del 15 per cento da versare allo Stato — si dà lavoro e si realizza del materiale: quindi, più che l'interesse economico da parte dello Stato di percepire una percentuale più o meno elevata, vi sono ragioni di carattere permanente che consigliano l'approvazione della legge.

Desidererei poi pregare l'onorevole Serbandini di volersi pronunciare su quella parte del pro-memoria, che è stato mandato anche a lui, con cui il Governo, facendo noto che

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1950

esistono navi nelle acque elleniche, chiede che la nostra Commissione, il giorno che approvi questo disegno di legge, proroghi i termini dal 31 dicembre 1950 al 31 dicembre 1951.

DUCCI. Ritengo che questo disegno di legge vada approfondito perché provoca dubbi e ragioni di contrasto. Questa è una di quelle leggi emesse per ragioni contingenti. Non discuto che le precedenti leggi del 1945 e del 1948 non avessero ragione di essere dato il momento in cui entravano in vigore, data la situazione in cui erano allora i trasporti marittimi. Quindi ammetto che quelle leggi siano state giuste. Ma non trovo giusto invece chiederne ora una proroga.

La lista di navi che ci è stata fornita dal Ministero della marina mercantile porta in gran parte un elenco di navi che sono già state recuperate in quanto presentavano un evidente interesse economico. Ora non rimane in realtà che un solo caso, ed è precisamente quello della *Tommaseo*. Il ricupero delle navi, oggi, specie dopo che si è avuta la diminuzione del prezzo dei rottami di ferro, non si presenta più economicamente utile, salvo i pochi casi in cui la nave sia di data recente e offra la possibilità di essere ripristinata. E questo è proprio il caso della *Tommaseo*. L'onorevole Presidente ha accennato alle ragioni per cui la *Tommaseo* non è stata compresa in questo elenco, ma poteva anche esservi compresa. Le trattative svolte dai Cantieri Santa Maria di Genova erano anche collegate con l'acquisto del *Bengasi*, ma questo non può interessare la Commissione; quello che conta è affermare che la *Tommaseo* offre delle possibilità di ricupero in quanto è una motonave che stazza 4752 tonnellate ed è stata varata nel 1942, quindi in data molto recente. Si trova attualmente nel porto di Catania su un fondale che non presenta, a quanto sembra, difficoltà di recupero. È vero che i recuperi possono sempre dare delle sorprese, perché basta una libeccata per distruggere tutto il lavoro fatto, ma il caso della *Tommaseo* si presenta abbastanza favorevole. Quanto al *Napoli* ritengo che abbia poche probabilità di essere recuperato.

SALERNO. Il *Napoli*, a quanto mi risulta, è stato già rimesso in mare nel 1949.

DUCCI. Per quanto riguarda l'accenno fatto per ultimo dal Presidente alle navi nelle acque elleniche, a quanto mi risulta, l'unica che meriti di essere recuperata, perché di costruzione recente, è la motonave *Maroncelli*, varata nel 1942 e che ha una stazza lorda di

6800 tonnellate. Era armatrice l'« Italia » ed era iscritta al compartimento di Genova.

Le trattative fra il Governo italiano e quello greco in merito a queste navi, che dovevano essere concluse all'incirca in questi giorni, sono state rinviate, a quanto ho appreso, di altri due mesi perché la lista italiana e quella greca non si trovano d'accordo: nella lista italiana vi sono navi che mancano nella lista greca e nella lista greca vi sono navi che mancano in quella italiana. Ad ogni modo l'unica nave che può essere utile recuperare è, ripeto, la *Maroncelli* che si trova semigalleggiante nel porto di Corfù.

Come diceva il relatore, è evidente che questa legge è fatta *ad personam*; non è fatta cioè per sistemare una situazione che abbia carattere generale, ma è fatta evidentemente per andare incontro ad uno, due o al massimo tre casi speciali. E allora bisogna valutare questo 15 per cento di indennità, che oggi viene ad avere il valore di una stecca di sigarette, e vedere se esso sia veramente il compenso che il Governo debba chiedere o se — come ha detto il relatore — non convenga addirittura regalare le navi. Ma che lo Stato si debba sentir dire che è stato ripagato con questo 15 per cento, mentre il proprietario si riprende la nave, questo mi sembra di dubbia moralità e di nessuna convenienza da parte dello Stato. E su questo profilo che richiamo l'attenzione della Commissione. La lista dei relitti è molto lunga, ma si tratta di relitti che nessuno penserà mai di andare a recuperare.

PRESIDENTE. Aprire però la porta perché possano essere recuperati, è sempre una cosa utile.

DUCCI. È la misura del pagamento che è insufficiente quando si pensi che la nave è stata già pagata; sarà stata pagata poco allora ma lo fu in relazione al valore che aveva allora la moneta. Si calcoli almeno il valore della moneta di oggi, altrimenti il 15 per cento diventa una cosa ridicola. Ad ogni modo non so neanche se sia il caso di aumentare la percentuale aggiornandola al valore della moneta odierna o, per quei casi veramente utili, che potranno essere due o tre, di fare un'asta per vedere quale è l'impresa di recuperi che vuole prendersi questo incarico.

GIULIETTI. Le argomentazioni dei precedenti oratori hanno una certa consistenza e d'altra parte i rilievi fatti dall'onorevole Presidente della Commissione, circa la necessità di liberare i mari da questi relitti e possibilmente di utilizzarli, hanno pure una forte consistenza. Vediamo un po' se possiamo

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1950

trovare una via di soddisfazione e di comprensione reciproca e di tranquillizzazione delle coscienze.

Qui si tratta di prorogare una legge che è scaduta da qualche tempo; si tratta di colmare una carenza durante la quale può darsi che delle navi siano state ripristinate e approntate alla navigazione, come la *Napoli* a cui ha accennato l'onorevole Salerno. Il provvedimento di cui parliamo, qualora andasse in vigore, verrebbe applicato anche a queste navi che adesso sono in corso di riparazione. Ma più che altro si tratta di vedere — come ha accennato l'onorevole Ducci — quali sono gli armatori che potrebbero usufruire del nuovo provvedimento di cui stiamo discutendo.

Durante il periodo in cui sono state in vigore le leggi precedenti, tutti coloro che avevano i loro battelli in fondo al mare in condizioni di essere recuperati si saranno certo avvalsi delle leggi stesse. Quali potrebbero essere oggi gli armatori in condizioni di usufruire delle nuove disposizioni? Si è fatto un elenco di navi in cui figurano, in gran parte, piccole barche che sarebbero anche utilissime se ripristinabili. Ma domanda l'onorevole Ducci: credete proprio che ci sia ancora qualche armatore che possa far ripristinare qualche battello dopo che la legge è stata in vigore per tanto tempo? Egli, quindi, presume che non ci sarà nessuno. Ma ribatte il Presidente: questa è una presunzione e se invece ce ne fossero? Dato che ci troviamo sotto gli occhi un determinato elenco, non sarebbe il caso di chiedere quali di questi battelli elencati sono suscettibili di essere recuperati? Perché potrebbe darsi benissimo che si trattasse di un elenco di battelli che non possono essere recuperati e che si trovano in tali condizioni, in fondo al mare, da essere demoliti. Se invece ci trovassimo di fronte ad armatori che fossero desiderosi di fruire della disposizione di cui stiamo discutendo, allora la cosa meriterebbe una maggiore considerazione. Bisogna, quindi, anzitutto esaminare la consistenza di quell'elenco e perciò chiederei di soprassedere per effettuare quelle verifiche che ci rendano sicuri di trovarci di fronte a dati positivi.

Bisogna poi ricordare che gli armatori, per le navi che hanno perduto, hanno ricevuto poco o niente; questa è la verità. Con quello che hanno ottenuto dal Governo, come ho già detto altre volte, essi potevano comperare soltanto le catene delle navi, ma non ricostruirne delle nuove. Perché molti armatori hanno fatto l'atto di abbandono? Perché

non sapevano nemmeno dove erano le loro navi. Vi erano navi affondate reperibili e di cui si conosceva l'ubicazione e allora il Governo ha detto: purché esse abbiano una parte di recuperabile che offra la possibilità di effettuare il ripristino, noi vi veniamo incontro con quello che dispone la legge. Ma vi erano, e non so se attualmente ve ne siano ancora, molti battelli che non si sapeva dove fossero stati affondati durante la guerra e allora gli armatori, ignorando la loro sorte, hanno ritenuto che fosse meglio prendere quello che dava il Governo e hanno fatto l'atto di abbandono. Poi, terminata la guerra, si è venuto a sapere dove si trovavano questi battelli. Il Governo, naturalmente, dopo l'atto di abbandono, ha dato quel *tantum* stabilito ed è subentrato nella proprietà della nave. Ora che cosa deve fare? Deve mettere all'asta questi battelli? Ma prima di metterli all'asta si crea l'obbligo morale di offrirli anzitutto all'armatore; se questo non li vuole, li venderà ad altri. La prima disposizione contemplava la restituzione della intera somma che l'armatore aveva ricevuto dallo Stato; in un secondo tempo si è prorogata la legge andando incontro agli armatori e facendo loro restituire soltanto il 15 per cento che si riduce effettivamente ad una sciocchezza. Avuta poi la nave, entrano in applicazione le misure per riparare e ripristinare la nave stessa. Credo che, in linea di principio, abbia fatto bene il Governo ad andare incontro agli armatori per incoraggiarli al ripristino di queste navi, se non altro per liberare il fondo del mare da questi relitti che costituiscono un ostacolo enorme, specialmente per l'esercizio della pesca. Quindi, sotto questo riflesso, le misure sono state assennate.

Qui sarebbe il caso di fare entrare in argomento il trattamento che è stato fatto alla « Garibaldi ». È bene rilevare che mentre all'armatore prima si è data la nave dietro restituzione di quello che aveva ricevuto per l'atto di abbandono — è bene ripeterlo questo, onorevole Presidente, perché ho bisogno della sua assistenza morale — e poi si è pretesa la restituzione del solo 15 per cento, alla « Garibaldi », invece, per un caso analogo, si è detto di pagare non solo quello che aveva dato il Governo, ma ancora molto di più. Quando dagli altri armatori si è preteso soltanto il 15 per cento, noi, per avere i nostri battelli, abbiamo dovuto pagare l'800 per cento, e questa è stata una ingiustizia veramente straordinaria.

Fatta questa divagazione torniamo all'argomento, e concludo col dire che, in linea di

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1950

principio, tutti i provvedimenti che tendono a liberare i mari dai relitti e dare alla marina nuove unità, sono provvedimenti necessari, indispensabili ed utili; però non dobbiamo costruire a vuoto, non procedere sulla base di un elenco di natura fantastica. Per evitare, quindi, l'errore che, con la scusa di andare incontro a modesti armatori per far loro recuperare alcune piccole navi, si miri a varare un provvedimento di carattere personale, come è stato obiettato dai precedenti oratori, noi abbiamo il dovere di guardare bene addentro a questa materia e quindi avere dinanzi agli occhi un elenco di battelli, con tutti i dati occorrenti, per avere la certezza che si tratti di battelli veramente recuperabili.

PRESIDENTE. Ritengo che sia necessario inquadrare la questione nei suoi veri termini. Si tratta oggi non di discutere la legge come è stata emanata nel 1945 e successivamente modificata nel 1948, ma di esaminare soltanto il problema della proroga che è stato già risolto favorevolmente dal Senato, e per il quale ha già espresso parere favorevole la nostra Commissione finanze e tesoro. È stato bene che siano state fatte osservazioni ed affacciati dubbi, ma bisogna considerare che la legge è stata operante per certi determinati casi e non sarebbe più operante, se non prorogata, per altri casi. Vi sono stati armatori che hanno potuto recuperare le loro navi e rimetterle in efficienza ed erano questi i casi più facili, i casi in cui — come diceva il collega Giulietti — si sapeva dove le navi erano affondate o, con mezzi di indagine, si sono ritrovate. Ci troviamo quindi di fronte ad una massa di navi abbandonate che, in parte, per ragioni contingenti, sono state recuperate, in parte sono ancora da recuperare. Bisogna tener presente che questo disegno di legge non tende soltanto al ricupero dietro pagamento di quel famoso 15 per cento, che secondo me, è il meno importante in questa materia, ma soprattutto dà l'onere e l'obbligo del ripristino della nave; quindi un onere che è superiore a quello del ricupero della caldaia o della lamiera; è un onere per il quale lo Stato assume le necessarie garanzie e che coincide con l'interesse generale del paese che è quello di liberare i mari, facilitare i recuperi che comportano utilizzazione di mano d'opera e fare entrare delle navi, anche se modeste, nel nostro naviglio mercantile. Sono, questi a cui ho accennato, tutti elementi di carattere generale che debbono essere considerati dalla Commissione anche se si tratterà di pochi casi.

Si è detto poi che occorrerebbe conoscere, caso per caso, se la nave è o non è recuperabile; ma questa è un'indagine che, dal punto di vista pratico, comporterebbe una notevole spesa, perché bisognerebbe andare, con appositi mezzi nautici, palombari o altro, sul posto per le necessarie verifiche. Questa è una indagine che deve essere fatta da chi ha interesse. Ma bisogna tener presente — come bene ha rilevato l'onorevole Giulietti e ben sa chi ha pratica di questa materia — che le indennità che sono state corrisposte a chi ha perduto le navi sono state talmente ridicole che non hanno in nessuna maniera compensato la perdita delle navi stesse.

Ora io vorrei far presente alla Commissione che noi dobbiamo approvare la proroga di una legge, che è stata operante fino a un certo momento a guisa, direi, di esperimento, alle stesse condizioni precedenti.

Alcuni armatori hanno potuto recuperare precedentemente; altri non lo hanno fatto per circostanze che noi stessi possiamo avvertire nella nostra sensibilità di apprezzamento, ma che evidentemente sono state tali da non consigliare allora il ricupero, che però oggi potrebbe effettuarsi. Si è detto che non è stato possibile ancora recuperare quella nave che si trova a Corfù, perché non sono stati perfezionati gli accordi col Governo ellenico.

Ecco perché, volendo portare il contributo dello studio che anche io ho fatto di questo disegno di legge e delle notizie che ho acquisito presso il Ministero della marina mercantile, nonché della pratica che ciascuno di noi ha in questa materia, vi dico che se questo disegno di legge deve essere approvato dalla Commissione, per evitare di trovarsi ancora, fra quattro o cinque mesi, dinanzi ad una legge di nuovo inoperante, occorre stabilire una proroga ancora maggiore, fino cioè al 31 dicembre 1951. Non è un interesse particolaristico che mi spinge a questa proposta, ma un interesse di carattere generale.

Si presentano quindi due soluzioni: o la Commissione ritiene che la discussione sia matura, e allora si può passare all'approvazione dell'unico articolo del disegno di legge; o la Commissione ritiene di dover avere ulteriori chiarimenti da parte del Ministro e allora si rende necessario rinviare la deliberazione ad una prossima seduta.

SALERNO. Volevo fare osservare alla Commissione che noi siamo qui in tema di proroga di leggi precedenti; di estensione cioè di alcune norme che erano state appositamente stabilite in passato a favore di una certa categoria di persone.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 LUGLIO 1950

Per sapere se queste norme siano ancora da prorogare, bisogna sapere quale utile vi è da parte dello Stato, perché bene o male vi è una rinuncia di proprietà.

Occorre quindi sapere quali sono queste navi che devono essere ancora recuperate, il loro stato (ma questo forse non si può sapere dal Ministro della marina mercantile) o almeno l'età delle navi stesse. Dall'elenco che mi è stato or ora comunicato dal relatore non si può ricavare nulla; esso contiene elementi assolutamente insignificanti per gli scopi che noi ci proponiamo, e per il giudizio che dobbiamo dare sull'opportunità o meno della proroga di questa legge. Si tratta di una legge che dovrebbe, niente di meno, proseguire nella sua efficacia dopo cinque anni dalla sua emanazione. Io dico che chi, per cinque anni, non ha creduto di recuperare i suoi relitti, non verrà a ricuperarli proprio adesso. Noi non dobbiamo incoraggiare la riattazione di ferri vecchi che, secondo me, non servono proprio a nulla, e farci trascinare dalla demagogia di questi pretesi lavori da assegnare ai cantieri, perché si tratta di lavori molto modesti. Di qui la necessità di sapere con esattezza quali sono queste navi non solo nominativamente, ma anche dal punto di vista descrittivo dell'idoneità delle navi stesse. Tutto questo noi lo dobbiamo valutare per sapere se si tratta di casi generici o soltanto di pochi casi specifici.

Quello che vi era di buono è stato recuperato. La nave *Napoli*, alla quale ho accennato in una mia interruzione mentre parlava l'onorevole Ducci, è quella stessa che l'armatore Lauro nel settembre 1948 ha rimesso in navigazione; anzi esso è il primo vapore che è stato rimesso sulla linea dell'Oceania ed ha dato luogo anche a qualche recriminazione perché non rispondeva a tutte le esigenze che si richiedevano per quei viaggi.

Io perciò concluderei perché sia approfondito l'esame di questo disegno di legge per sapere quale è il materiale recuperabile e quali sono gli interessi nazionali e non particolari da tutelare. Se non vi è interesse generale si può trovare, per altra via, per favorire qualche caso specifico, come per le navi che sono nell'Egeo, una particolare soluzione

Prego perciò che siano forniti alla Commissione gli elementi che non sono contenuti nell'elenco che è stato inviato.

ORLANDO. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Salerno; voglio solo segnalare il caso di un grande finanziere che ha perduto la sua nave in Grecia che potrebbe essere rimessa rapidamente in efficienza e che, pur non chiedendo niente allo Stato, non è ancora riuscito a salvare la sua nave. Essa non figura nell'elenco che è stato presentato ed è una nave di costruzione recente perché varata da soli sette anni.

PRESIDENTE. La Commissione allora concorda nel ritenere che, per proseguire la discussione del disegno di legge sulla proroga delle norme del decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato, siano necessari chiarimenti da parte del Ministro della marina mercantile. Trasmetteremo quindi copia del verbale al Ministro in modo che la Commissione, nella prossima seduta, possa avere tutti i chiarimenti necessari.

Il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

La seduta termina alle 10,25.