

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

MERCOLEDÌ 24 MAGGIO 1961

(72^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Istituzione dell'Albo nazionale dei costruttori » (1332) (D'iniziativa del deputato Camangi) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 1400, 1401,	1402
AMIGONI, relatore		1401
SACCHETTI		1402
SPASARI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici		1401

« Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » (1541) (D'iniziativa del senatore Corbellini) (Discussione e rimessione all'Assemblea):

PRESIDENTE	1392, 1400
ANGELINI, relatore	1392, 1395, 1396, 1397
CERVELLATI	1397
CROLLALANZA	1395, 1396, 1397, 1399
GENCO	1396, 1399
JERVOLINO, Ministro della marina mercantile	1398, 1399

OTTOLENGHI	Pag. 1398, 1399
SACCHETTI	1400
ZUCCA	1393, 1395, 1397, 1398

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Angelini Armando, Bardellini, Buizza, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Unterrichter, Florena, Garlato, Genco, Ottolenghi, Restagno, Romano Domenico, Sacchetti e Solari.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento i senatori Gaiani e Imperiale sono sostituiti, rispettivamente, dai senatori Zucca e Zanardi.

Intervengono il Ministro della marina mercantile Jervolino e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Spasari.

A M I G O N I, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e rimessione all'Assemblea del disegno di legge d'iniziativa del senatore Corbellini: « Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » (1541)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge di mia iniziativa: « Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

ANGELINI, relatore. Onorevoli senatori, il presente disegno di legge nasce dalla dimostrata necessità di enucleare le linee di carattere locale dal complesso di linee marittime di preminente interesse nazionale.

Il disegno di legge n. 1179, infatti, concernente il « riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » prevede all'articolo 15 che alcune linee marittime di interesse e di carattere locale vengano affidate all'industria privata, come già, osservando le prescrizioni della legge 5 gennaio 1953, n. 34, furono a suo tempo affidati all'industria privata analoghi servizi relativi alle comunicazioni con le isole Eolie, Partenopee, Pontine, arcipelago Toscano, eccetera.

Ma non vi è dubbio alcuno che queste linee, e precisamente: le linee La Maddalena-Bonifacio; La Maddalena-Palau; Carloforte-Calasetta e Carloforte-Portovesme, finora esercitate dalla società Tirrenia e la linea Manfredonia-Tremi-Ortona esercitata finora dalla società Adriatica, per la loro stessa natura e per l'esigenza di una maggiore elasticità ed adattabilità del servizio alle richieste giornaliere del pubblico, che è tipico appunto dei servizi locali, non possono essere considerate nel più vasto e complesso quadro dei servizi di preminente interesse nazionale.

È giusto, di conseguenza, esaminarli e discuterli, separatamente, come ha proposto, con il presente disegno di legge, il senatore Corbellini, ma è altrettanto giusto restare nello spirito dell'articolo 15 del disegno di legge sul riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, in quanto non è nè logico nè possibile che società così in-

tensamente impegnate in servizi e comunicazioni a largo raggio e di notevolissimo peso per l'economia ed il prestigio del Paese continuino a vedere appesantiti i propri programmi di gestione per così modesti, anche se necessari, collegamenti marittimi.

Nè d'altro canto bisogna dimenticare che questi servizi minori rivestono per le popolazioni locali la massima importanza. A volte si tratta di collegamenti del massimo valore sociale in quanto costituiscono l'unico collegamento con il Continente e, di conseguenza, con il Capoluogo. Comunicazioni, quindi, a carattere popolare, con particolare riguardo agli operai, che di essi assai spesso si servono giornalmente per andare al lavoro, agli studenti, agli impiegati, eccetera.

Ci si trova, dunque, di fronte ad una duplice necessità: quella di ammodernare, potenziare e rendere più adeguati ed efficienti questi servizi locali dando ad essi quelle caratteristiche di frequenza e di comodità che le popolazioni interessate giustamente reclamano e di liberare le società Tirrenia ed Adriatica, polarizzate da problemi ed esigenze di ben altra natura e portata, dal compito di assolvere e mantenere queste comunicazioni e, quel che più conta, di distogliere, per il loro potenziamento, energie e capitali da altre e più impegnative linee.

Per convincersi dell'opportunità del provvedimento, del passaggio, cioè all'armamento privato di tali linee bastano poche cifre e poche considerazioni.

Prendiamo in considerazione, dapprima, la linea adriatica delle Isole Tremiti: il servizio è oggi mantenuto ed assicurato, con frequenze variabili, naturalmente, a seconda della stagione, dalla motonave « Pola » di 451 t.s.l. costruita nel 1941 e presa a noleggio dalla società di navigazione Toscana. L'onere sostenuto dallo Stato per tale linea si aggira intorno ai 120 milioni.

Data l'importanza, anche turistica, della zona servita e le prospettive che in tal senso si potrebbero schiudere, è indilazionabile provvedere alla sostituzione dell'unità che attualmente assicura la comunicazione e che, ovviamente, si dimostra superata in linea tecnica e di *comfort*.

Con l'attuazione del nuovo ordinamento è prevista l'entrata in servizio di una nave

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 72^a SEDUTA (24 maggio 1961)

della stazza lorda di circa 600 tonnellate, in grado di fornire ben più elevate e qualificate prestazioni.

Lo stesso dicasi per le linee minori della Sardegna. Anzi per quanto riguarda le linee II e II-bis La Maddalena-Bonifacio e La Maddalena-Palau la necessità di sostituire la nave attualmente in servizio è ancora più urgente in considerazione sia delle caratteristiche della nave (si tratta addirittura di un piroscafo, il « Limbara » di 458 t.s.l. costruito nel 1910 e avente una velocità di appena 9 miglia orarie) sia delle aumentate prospettive di traffico, che l'ammmodernamento ed il potenziamento della ferrovia concessa che interessa Palau ha dischiuso.

Complessivamente per le due linee l'onere sostenuto dallo Stato si aggira sugli 80 milioni.

Con il nuovo ordinamento è indispensabile provvedere, dunque, all'impiego di una nave traghetto moderna e funzionale che sostituisca anche quella attualmente presa a noleggio, e che abbia una velocità di circa 14 miglia ed un tonnellaggio di 600 t.s.l.

Sulla linea Carloforte-Calasetta il servizio è attualmente disimpegnato dal piroscafo « Capo Sandalo », un'unità del 1937 e di sole 137 t.s.l.

L'onere dello Stato si aggira sui 42 milioni l'anno. Con il nuovo ordinamento è previsto l'impiego di una nave di 200 tonnellate, particolarmente adatta alle caratteristiche della comunicazione in parola.

Per quanto, infine, riguarda la linea Carloforte-Portovesme, il servizio è ora assicurato dal piroscafo « Gallura », di 261 t.s.l. costruito nel 1911. Anche qui, con il nuovo assetto delle linee locali, si prevede l'impiego di una unità di 200 t.s.l.

L'onere finora sostenuto dallo Stato si aggira sui 58 milioni l'anno.

La differenza di lire 200 milioni tra la sovvenzione prevista dal disegno di legge (500 milioni) e l'onere attualmente sostenuto dallo Stato (in totale 300 milioni) corrisponde appunto alle maggiori spese che si prevedono per l'immissione in servizio di navi di nuova costruzione. Ma proprio questa immissione di nuove unità potrà consentire un maggior volume di traffico, sia viaggiatori

che merci, ed, eventualmente, una intensificazione delle corse e dei viaggi.

Nè si deve dimenticare, in una più ampia considerazione del problema, che l'opportunità di separare tali linee dalle altre di preminente interesse nazionale era stata sentita e si era imposta prima ancora che, in sede di Commissione del C.I.R., si manifestasse l'idea di porre questa esigenza fra le proposte suggerite per il riassetto dei servizi di preminente interesse nazionale.

Un disegno di legge, dunque, atteso ed opportuno, che non può non riscuotere l'approvazione di quanti hanno a cuore la funzionalità di questi servizi così spiccatamente e fortemente sociali.

Resta da assicurare che il passaggio dalle società Tirrenia e Adriatica all'armamento libero avvenga con le dovute garanzie, che gli interessi delle popolazioni e dei lavoratori siano sempre tutelati, che siano approntate e studiate, come del resto per le altre linee che sono state regolate dalla legge 5 gennaio 1953, n. 34, apposite ed appropriate condizioni di convenzione e di capitolato.

Invito, pertanto, la Commissione ad approvare al più presto il provvedimento in esame che ritengo possa soddisfare, così come è formulato, le esigenze delle popolazioni interessate.

Z U C C A . Il nostro Gruppo, conformemente alla opposizione adottata nei confronti del disegno di legge sul riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, è contrario al disegno di legge stralcio in esame, in quanto le argomentazioni e le giustificazioni addotte in suo favore non sono state affatto soddisfacenti e convincenti.

La nostra opposizione nasce dal fatto che, considerando la storia di tali linee, appare evidente come il provvedimento non abbia alcuna giustificazione di carattere economico; per quanto riguarda, infatti, il miglioramento dei servizi, è chiaro che questi potrebbero essere migliorati anche senza la necessità di ricorrere all'armamento privato, specialmente per ciò che concerne le linee della Sardegna, le quali hanno una caratteristica del tutto particolare. Si tratta, infatti, praticamente, di linee che si muovono nell'interno dell'estuario, salvo brevi tratti tra La

Maddalena e Bonifacio, e, di conseguenza, le navi che svolgono il servizio si possono considerare delle navi-traghetto.

Un tempo tali linee erano esercitate dalle Ferrovie italiane, che, tuttavia, ad un certo momento, rinunciarono all'incarico; alle Ferrovie subentrò la Compagnia sarda di navigazione, che esercitava oltre le quattro linee in discussione anche il periplo di tutta la Sardegna ed il collegamento con i porti dell'alto Tirreno.

Durante l'elaborazione del regio decreto-legge del 7 dicembre 1936, n. 2081, che accentrava tutti i servizi nelle quattro società che sono ancora in attività, le giustificazioni addotte per far assorbire la società Sarda dalla società Tirrenia, furono opposte a quelle che oggi si presentano per giustificare il passaggio di queste linee all'armamento privato.

Poichè ho un'esperienza diretta, dal momento che ho navigato su tali linee per circa otto anni, posso senz'altro dichiarare che, indubbiamente, il passaggio dalla Compagnia sarda di navigazione, Compagnia molto limitata, alla Tirrenia portò un sensibile miglioramento nei servizi, sia per quanto riguarda le linee interne, sia per quanto riguarda i collegamenti con i porti dell'alto Tirreno; pertanto, non comprendo come ora si possa invece accettare il criterio opposto, sostenendo che tali linee sono proprio quelle che intralciano e rendono difficile l'attività della Tirrenia.

A me sembra che questo argomento non possa essere accolto, in quanto le condizioni che esistevano al momento del passaggio alla Tirrenia esistono tuttora; si tratta sempre, infatti, di linee con scarsissime possibilità di sviluppo e che, nonostante tale assoluta mancanza di prospettive, è necessario mantenere.

È bene considerare, inoltre, che le navi svolgono solamente un'attività diurna e che questo, unitamente alla limitatezza della linea, prolunga la vita delle navi stesse di oltre un terzo rispetto alla vita delle navi che svolgono un'altra attività e che devono affrontare altri mari.

Mi sono interessato di questo problema fin dal 1956, anno in cui venne presentato il

disegno di legge « Riassetto dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale », n. 1785, decaduto per sopravvenuta chiusura della legislatura, e posso dichiarare che fin da allora avevo le medesime preoccupazioni e i medesimi dubbi che ho oggi.

Per maggiore tranquillità, rivolsi una interrogazione al Ministro della marina mercantile dell'epoca, in cui chiedevo, tra l'altro, quale fosse la situazione economica di gestione di esercizio di ciascuna delle linee oggi in discussione risultante per ciascun anno nell'ultimo quadriennio di gestione; la risposta che ricevetti non può ritenersi assolutamente soddisfacente, dimostrando essa soltanto la volontà di agire senza alcuna giustificazione economica. Ecco il testo della risposta: « Per quanto concerne il secondo quesito, poichè le due società dianzi citate esercitano oltre che le linee locali della Sardegna e delle Tremiti anche numerosi altri servizi sovvenzionati a medio o grande raggio, la gestione economica delle piccole unità adibite ai servizi locali è intimamente connessa a quella, ben più vasta, del complesso delle linee maggiori, per cui non è possibile calcolare, con sufficiente approssimazione, l'effettiva incidenza dell'esercizio delle linee di carattere locale nei bilanci sociali degli attuali concessionari ».

È evidente che una risposta simile non solo non può essere accettata, ma aumenta i sospetti e le perplessità, in quanto, a me pare, per conoscere la consistenza economica di queste piccole linee, è sufficiente consultare i libri di bordo; pertanto, anche nel 1956 non si è voluto precisare di quanto lo Stato deve reintegrare le Compagnie esercitanti tali servizi di carattere locale, così come non è stato fatto neppure ora.

In definitiva, ancora non si può conoscere una cifra precisa relativa al costo di tali linee.

Da parte mia, vista la carenza di informazioni di fonte governativa, mi sono dato da fare ed ho raccolto alcuni dati approssimativi dai quali risulta che la linea Adriatica costa 115 milioni e quelle sarde 180 milioni. Non comprendo, di conseguenza, per quale motivo si dovrebbe giungere ad una sovvenzione di 500 milioni!

ANGELINI, *relatore*. Evidentemente per potenziare i servizi.

ZUCCA. Ma la necessità è quella di migliorare tali servizi, non di aumentarli. Sulla Maddalena-Bonifacio basta un solo piroscafo; e così sulla Maddalena-Palau.

ANGELINI, *relatore*. Può darsi, ma certo non un piroscafo del 1910.

ZUCCA. Appunto. Ed è proprio qui il difetto, poichè si è seguito il sistema di fare invecchiare le navi oltre ogni limite ragionevole: si afferma quindi che il costo delle nuove costruzioni è troppo pesante e si passa all'armamento libero.

Per quanto riguarda i servizi sardi, la situazione è la seguente: vi è un piroscafo ultracinquantenne; la nave più moderna è stata costruita nel 1927; infine vi è un peschereccio acquistato dall'Inghilterra. Si tratta, come si vede, di naviglio minimo, di tonnellaggio assai ridotto, di consistenza inferiore a quella di un rimorchiatore; è dunque possibile che in tutti questi anni non si sia potuto rinnovarlo gradualmente? Ed ora si parla di miglioramento dei servizi!

CROLLALANZA. Bisogna aumentare le frequenze delle linee, almeno per quanto riguarda le Tremiti.

ZUCCA. Io parlo della Sardegna, della navigazione interna tra isole minori ed isola maggiore, dove non occorre intensificare le frequenze.

Quindi, come dicevo, è possibile che in tutti questi anni non si siano potuti apportare dei miglioramenti ad un naviglio di tonnellaggio talmente ridotto che la relativa spesa non avrebbe inciso se non in maniera irrilevante sui bilanci della Finmare?

Da queste premesse parte la nostra presa di posizione contro un provvedimento che non trova alcuna giustificazione, poichè non è possibile affermare — come è stato fatto — che un servizio così modesto può essere di intralcio ai servizi maggiori. Io so, onorevole Ministro, che a La Maddalena esiste oggi una specie di traghetto gestito da un privato, che costa due milioni al mese e che è costituito

da uno di quei mezzi da sbarco adoperati durante la guerra; il che sta a dimostrare come non si siano volute soddisfare le esigenze di queste linee neppure acquistando mezzi che erano a portata di mano e che si sarebbero potuti acquistare a prezzi ridottissimi, invece di affittarli, come ci si è ridotti a fare!

Pertanto, se il miglioramento dei servizi è necessario, è necessario anche che i servizi stessi trovino la loro esplicazione da parte delle società di preminente interesse nazionale, così come avviene da circa sessanta anni; desidererei sapere, tra l'altro, quali navi sarebbero impiegate dall'armamento libero...

Mi si consenta ancora di notare che la procedura usata nei riguardi, particolarmente, delle linee sarde, rispecchia tutta la trascuratezza avutasi nei riguardi delle comunicazioni marittime con la Sardegna. Desidero ricordare, a questo proposito, ciò che è avvenuto per la linea Porto Torres-Genova: dopo dieci anni di richieste da parte degli organi economici e regionali per l'intensificazione del servizio — perchè questo fosse trasformato in giornaliero, o quasi —, ci si è finalmente accorti che, per le pressanti esigenze commerciali odierne, una soluzione non poteva più essere rimandata. Si è così acquistato un ferrovicchio dall'Egitto, lo si è trasformato, ed oggi la linea è servita da una nave stanca. Ora lei mi insegna, signor Ministro, che trasformare una nave per trasportare passeggeri e merci rappresenta una mostruosità economica; qualcosa che dimostra come dell'economia si tenga conto solo per giustificare certe cose o per favorire certi interessi.

Concludendo, ritengo che le linee in questione debbano essere gestite dalle Società di preminente interesse nazionale. La legge del 1936 escludeva l'armamento libero; quella del 1953 non ne faceva neanche menzione; nel 1956 si è improvvisamente parlato della necessità di ricorrere agli appalti privati per l'usura del naviglio esistente. Ora, poichè tale naviglio non è invecchiato improvvisamente, sarebbe stata saggezza politica, armatoriale, marinara, tener conto dell'invecchiamento progressivo e provvedere a tempo, con una attrezzatura che potesse far fronte a tutte le esigenze.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 72^a SEDUTA (24 maggio 1961)

Comunque, riservando le numerose altre osservazioni che vi sarebbero da fare alla discussione del disegno di legge generale, quello cioè riguardante il riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, dichiaro — anche a nome del mio Gruppo — di essere contrario all'approvazione del provvedimento in esame che non è conforme nè all'interesse dello Stato nè a quello delle popolazioni ma rappresenta solo un episodio significativo del procedimento, in atto nel nostro Paese, di riduzione dell'attività delle società di preminente interesse nazionale a favore dei privati. Siamo di fronte ancora una volta ad un tentativo di sminuire le suddette società a vantaggio della bandiera estera e dell'armamento libero; e noi ci avvarremo di tutti i mezzi concessi dal regolamento e dalla procedura parlamentare per impedire l'approvazione del disegno di legge.

G E N C O . Mi sembra di rilevare nelle osservazioni del senatore Zucca una contraddizione. Egli ha infatti affermato che la Tirrenia, società di preminente interesse nazionale, esercita i servizi in questione con mezzi antiquati, in condizioni deprecabili, con una nave di 50 anni. Ora, a parte l'interesse che possono avere la Tirrenia o l'Adriatica a mantenere i servizi di carattere locale, se le suddette Società hanno esercitato male tali servizi, ben venga dunque il provvedimento tendente a sottrarre loro i servizi medesimi per affidarli — mediante aggiudicazione con gara, come è previsto dall'articolo 3 — a società, private o meno, le quali potranno esercitarli con le dovute garanzie e con mezzi certo più moderni.

Il senatore Zucca non ignora che le società private, cui eventualmente i servizi saranno aggiudicati, dovrebbero impiegare navi di recente costruzione; in caso contrario non sarebbero ammesse alla gara.

Non è pertanto possibile pensare che il Ministero abbia interesse a favorire l'armamento privato. Lo scopo che ci si prefigge col disegno di legge è solo quello di mettere a disposizione del pubblico dei servizi efficienti: ora, che questo avvenga attraverso enti statali o parastatali, attraverso la Finmare o attraverso ditte private, non ha nes-

suna importanza, poichè da parte nostra non esistono prevenzioni.

Per questa ragione dichiaro che voterò a favore del disegno di legge in discussione.

A N G E L I N I , *relatore*. Ritengo che il senatore Zucca non abbia tenuto presente la mia relazione, con la quale ho cercato, innanzi tutto, di rendere noto che la spesa stabilita dal disegno di legge è calcolata proprio allo scopo di attivare il più rapidamente possibile la riorganizzazione dei servizi in questione con l'immissione di nuove unità che consentano un maggior volume di traffico

Il senatore Zucca ha fatto un processo al passato; ma noi siamo qui appunto per correggere gli errori del passato, per sanare la situazione da lui denunciata. Ora, per far questo è necessario molto danaro; e lo Stato non dà contributi in questo settore, all'infuori di quelli previsti dalla legge sui cantieri.

Il problema, quindi, potrà essere pienamente affrontato solo quando si discuterà il disegno di legge generale; per il momento l'unica soluzione possibile è quella offerta dal provvedimento in esame.

La legge del 1936 ha avuto la sua esecuzione. Del resto il senatore Zucca — il quale conosce bene i servizi postali e commerciali marittimi del Tirreno — sa che i servizi per l'Arcipelago toscano, per le isole Eolie, e così via, vengono svolti con soddisfazione delle popolazioni. Ciò rappresenta un precedente che deve convincerci sulla via da percorrere in questo momento; e non dobbiamo preoccuparci della perdita di linee da parte delle aziende di Stato, perchè queste debbono avere ben altro interesse e ben altro sviluppo che non quello limitato ai servizi di carattere locale! D'altronde il solo fatto che i servizi in questione non siano stati esercitati in maniera conveniente sta a dimostrare il disinteresse da parte delle società di preminente interesse nazionale verso le linee locali.

Non perdiamoci pertanto in troppi cavilli, ma guardiamo al reale interesse delle popolazioni; interesse che è strettamente legato all'approvazione del disegno di legge.

C R O L L A L A N Z A . Anche io ritengo che l'impostazione data al problema dal senatore Zucca non abbia ragione d'es-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 72^a SEDUTA (24 maggio 1961)

sere poichè, per quanto si riferisce al maggiore onere previsto dal disegno di legge rispetto a quello attualmente sostenuto dallo Stato, a me sembra che il solo fatto che si sostituiscano le vecchie navi con navi moderne e che si preveda una intensificazione delle corse, giustifichi tale aumento.

Vorrei, inoltre, chiarire che la linea delle isole Tremiti si trova inquadrata nella società Adriatica, insieme alle linee così dette di preminente interesse nazionale, non perchè essa sia una linea di preminente interesse nazionale, ma perchè era esercitata dalla vecchia società Puglia, la quale, quando venne assorbita dalla società Adriatica, passò a questa con tutte le linee che aveva in dotazione.

Z U C C A . La società Puglia era una società sovvenzionata!

C R O L L A L A N Z A . Sono d'accordo su questo con il senatore Zucca; comunque, si trattava di una società sovvenzionata che al momento opportuno ha dovuto cedere tutte le sue linee all'altra società. Allora la società Puglia non era considerata una società esercente linee di preminente interesse nazionale, anche se esercitava linee di notevole importanza, quali quelle per l'Egitto e il Medio Oriente.

Pertanto, a mio modo di vedere, il passaggio della linea delle Tremiti dalla società Adriatica ad una società qualsiasi non dovrebbe far sorgere alcuna preoccupazione per quanto riguarda il miglioramento del servizio; al contrario, ritengo che solo in tal modo questo potrà essere assicurato, e non perchè l'Adriatica non sia in grado di svolgere un buon servizio, ma perchè, a mio parere, una società privata, meglio di quella, occupata in altre linee ben più importanti, potrà adattare le frequenze della linea stessa all'incremento del turismo, anche senza chiedere un nuovo contributo allo Stato, in quanto vi avrà interesse.

La linea, infatti, che un tempo serviva solo per il trasporto dei carcerati, ha assunto oggi grande importanza turistica e sono sicuro che affidata all'iniziativa privata soddisferà quelle che sono le esigenze della popolazione locale e del turismo.

C E R V E L L A T I . Il senatore Angelini ha lasciato intendere che potremo parlare della Finmare quando affronteremo il problema generale dei servizi marittimi, ma io ritengo che questo sia il momento adatto per farlo, in quanto proprio ora essa viene diminuita nelle sue funzioni.

Se l'armamento di quelle linee è inadeguato e noi oggi ci poniamo il problema di potenziarlo e ammodernarlo, non vedo per quale ragione non potrebbe essere la Finmare a compiere tale opera di ammodernamento e di potenziamento.

Desidero, inoltre, che il collega Angelini sappia che abbiamo ascoltato attentamente la sua relazione, ma non vi abbiamo trovato quei chiarimenti che avevamo richiesto durante la discussione precedente.

Il senatore Angelini si augura che con il passaggio dalle società Tirrenia e Adriatica all'armamento libero venga assicurato un servizio che soddisfi le esigenze e gli interessi delle popolazioni, ma non conosce neppure, come non le conosciamo noi, quali saranno le navi che svolgeranno il servizio stesso.

A N G E L I N I , *relatore*. Ma questo l'ho detto nella mia relazione! In essa, infatti, ho spiegato quale sarà la stazza lorda delle nuove navi che verranno adibite a questi servizi: e a me pare che questo sia sufficiente!

C E R V E L L A T I . La questione più importante, comunque, è rappresentata dal fatto che, in effetti, vi è una esautorazione, ripeto, delle società che oggi gestiscono tali linee, alle quali non è stato neppure chiesto preventivamente il parere circa la possibilità o meno da parte loro di compiere la sostituzione delle vecchie navi.

A N G E L I N I , *relatore*. Il disegno di legge generale è stato presentato dal Ministro della marina mercantile di concerto, fra gli altri, con il Ministro delle partecipazioni statali, il quale ha certamente interpretato il pensiero della Finmare, che è da lui controllata. Ora, in questo disegno di legge il Ministro ha riconosciuto l'opportunità che tali linee di carattere locale siano affidate all'industria privata; oltre a ciò, io mi sono sentito in dovere, prima di stendere la mia

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 72^a SEDUTA (24 maggio 1961)

relazione, di interpellare tutti gli interessati e questi mi hanno risposto di non poter esercitare tali linee in quanto avevano ben altre cose da fare e di ritenere che tali servizi potevano essere perfettamente svolti da privati, trattandosi di servizi locali di interesse nazionale non preminente.

O T T O L E N G H I . Noi siamo molto perplessi e non possiamo non manifestare tale perplessità, in quanto questa deriva non da considerazioni di ordine generale, ma da una impostazione di principio relativa alla necessità di assicurare il miglior servizio possibile.

Il senatore Crollalanza sostiene che una industria privata potrà tener conto, meglio di una società esercente servizi marittimi di grande importanza, delle esigenze stagionali, turistiche, che di volta in volta si manifestano e, in relazione a queste, potrà intensificare o meno il servizio stesso. Ora, però, non si comprende come un armatore privato, il quale eserciti una sola e modesta linea, possa avere i mezzi sufficienti per attuare un servizio che, indubbiamente, costa più di quanto non renda.

Riteniamo, pertanto, opportuno che tale linea rimanga all'Adriatica (pur essendo d'accordo sul fatto che la società non ha alcun interesse a mantenerla) in quanto, anche nell'eventualità di una perdita per il suo esercizio, l'Adriatica potrà sempre farvi fronte con le entrate derivanti dalle linee maggiori da essa esercitate.

Noi non siamo *a priori* contrari al disegno di legge in esame, ma vogliamo studiare la forma migliore per assicurare il servizio più efficiente; e abbiamo ragione di dubitare, nonostante le spiegazioni che ci sono state fornite, che tale servizio migliore possa venire assicurato dal presente disegno di legge stralcio.

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Consentitemi di dire, con molta lealtà ed anche con un senso di rammarico, che ogni qualvolta si è disposti a fare uno sforzo per migliorare un determinato servizio si trovano sempre delle opposizioni; si tratta di una situazione veramente dolorosa!

Desidero, innanzi tutto, rispondere ad una affermazione molto grave fatta dal senatore Zucca, relativamente al servizio Porto Torres-Genova, il quale non ha potuto avere la frequenza di sei volte la settimana se non grazie alla soluzione da me adottata.

Il senatore Zucca ha dichiarato che è stato acquistato un ferrovicchio; al riguardo desidero chiarire che sul mercato nazionale non è stato possibile reperire una nave, nonostante che avessi dato disposizioni tassative di acquistarla a qualsiasi prezzo pur di poter effettuare tale servizio, salvo quella di un armatore privato di Messina, che intendeva fare una speculazione e chiedeva la sbalorditiva somma di 30 milioni di nolo al mese per una nave costruita circa 50 anni fa.

È stata allora acquistata la « Nefertiti » al prezzo di 780 milioni; la nave ha richiesto altri 300 milioni di spese, ma oggi è valutata due miliardi.

L'ingegner Rosini, esperto in materia, sostiene che raramente è stato fatto un acquisto rispondente come questo alle esigenze di modernità e di economia.

Mi addolora, pertanto, sentirmi dire, proprio nel momento in cui mi sforzo di rendere un servizio al Paese, che ho agito male; ritengo che questo dovrebbe essere detto, eventualmente, a coloro che sono venuti prima di me.

Z U C C A . Ma noi non possiamo rivolgere elogi personali!

J E R V O L I N O , *Ministro della marina mercantile*. Non è certo questo che desidero, ma piuttosto una parola di conforto, la quale riconosca che ho fatto il mio dovere.

Per quanto si riferisce, poi, al problema che ci interessa, desidero rilevare che non è assolutamente esatta l'affermazione che da parte nostra si intenda escludere la Finmare dall'esercizio di tali servizi; come è già stato detto dal senatore Angelini, lo stesso ingegner Rosini ha fatto chiaramente intendere che la Finmare non ha alcuna intenzione di continuare a svolgere i servizi in questione, data la notevole differenza esistente tra essi e quelli di preminente interesse nazionale, che polarizzano tutta la sua attività.

Per la linea delle Tremiti abbiamo un servizio effettuato da una nave presa a noleggio dalla Società di navigazione Toscana, la motonave « Pola », di 451 tonnellate, la quale raggiunge una velocità di 15 miglia e costa allo Stato 120 milioni all'anno.

La Tirrenia ha la linea La Maddalena-Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, il cui servizio viene esercitato tre volte al giorno con il piroscafo « Limbara », costruito nel 1910; il costo per lo Stato è di 50 milioni annui. La stessa Società aveva anche la linea La Maddalena-Palau, ora esercitata da un armatore privato a seguito del rifiuto da parte della Tirrenia di continuare a servire quel percorso; e se non si fosse ricorsi all'armamento privato — per una somma, tra l'altro inferiore a quella tuttora corrisposta alla Tirrenia — oggi la Sardegna sarebbe priva del servizio suddetto.

Ora la responsabilità di tale situazione non è da imputarsi al Ministero ma, semmai, alle Società; se queste, infatti, così come hanno sempre chiesto di essere autorizzate a costruire nuovi piroscafi per le linee di preminente interesse nazionale, avessero fatto le stesse richieste — in questi anni — per le linee locali, avrebbero certo trovato un pronto interessamento da parte dei Ministri succedutisi al Dicastero della marina mercantile. Ma ciò non è avvenuto appunto, come dicevo, per il disinteresse delle società in questione verso le linee minori.

La realtà è che esiste una vera prevenzione contro il disegno di legge. Voi non fate semplicemente una critica; criticate fino a contraddirvi poichè, sia che si tratti di migliorare un servizio, sia che si tratti di ridurre delle spese, siete sempre pronti ad opporvi a quanto viene proposto dal Ministro. Vi prego, quindi, di dare una prova di coerenza esponendo chiaramente i motivi della vostra opposizione al disegno di legge. Io sono dispostissimo ad ascoltare ed a venire incontro ad ogni giusta e logica richiesta. Se le società di preminente interesse nazionale dimostreranno un interesse alla gara, il Ministro sarà lietissimo di questa partecipazione, poichè non è detto che i servizi debbano assolutamente essere affidati a privati. Quello che conta è cercare di non peggiorare la situazione.

Le condizioni delle linee sarde ed adriatiche sono deplorable. Ritardando ancora la soluzione del problema ci troveremo nella materiale impossibilità persino di continuare ad assolvere al ridottissimo servizio odierno, mentre una pronta approvazione del provvedimento porterebbe senz'altro un netto miglioramento della situazione.

O T T O L E N G H I. Ringraziando l'onorevole Ministro per i chiarimenti fornitici, debbo dichiarare che noi non auspichiamo altro che un rapido miglioramento dei servizi. La nostra preoccupazione riguardante le possibilità dei piccoli armatori non ha però ricevuto risposta.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Credo di avere risposto implicitamente a tale quesito, dimostrando come dei privati svolgano già meglio e più economicamente delle società statali alcuni servizi. Comunque posso ancora dire che colui il quale sarà aggiudicatario lo sarà di tutti i servizi, non di uno solo.

C R O L L A L A N Z A. Allo scopo di superare ogni preoccupazione dei colleghi dell'altra parte, avendo il Ministro affermato che non si esclude che alle gare possano partecipare anche le società di preminente interesse nazionale, proporrei un emendamento all'articolo 1 tendente a sostituire le parole « all'industria privata » con le altre « a mezzo licitazione privata ». Ciò consentirebbe la partecipazione delle suddette società alla gara.

G E N C O. Anche l'attuale formula non esclude la partecipazione delle società di preminente interesse nazionale alle gare.

O T T O L E N G H I. La dizione proposta dal senatore Crollanza è molto precisa, ed io sono disposto ad accettarla.

J E R V O L I N O, *Ministro della marina mercantile*. Sono anch'io favorevole all'emendamento proposto dal senatore Crollanza.

G E N C O. In tal caso mi dichiaro a mia volta favorevole all'emendamento.

S A C C H E T T I . Noi abbiamo ritenuto che fosse bene ascoltare l'opinione di tutti i colleghi, pro e contro il provvedimento, ma già nel momento in cui l'onorevole Ministro presentò la richiesta di stralcio decidemmo di opporci e non mancammo di renderlo noto.

Onorevole Ministro, io non desidero alimentare una polemica spicciola. Debbo però soffermarmi su un'affermazione piuttosto pesante contenuta nel suo intervento: quella riferentesi ad una pretesa sistematica opposizione da parte del nostro Gruppo verso ogni miglioramento dei servizi. Ora io posso documentare che, semmai, è sempre avvenuto l'opposto: abbiamo cioè cercato, proprio attraverso la critica, di sollecitare tali miglioramenti.

Trattandosi, quindi, di migliorare i servizi marittimi di carattere locale, il Gruppo politico che ho l'onore di rappresentare non esita a dare il suo contributo. Non possiamo però essere d'accordo sugli strumenti che si vorrebbero impiegare per raggiungere il fine che tutti ci proponiamo.

Anzitutto, anche ammesso che si tratti di linee di interesse limitato, la loro gestione è sempre stata affidata ad enti statali o a partecipazione statale. Ora, poichè questi dimostrano di non avere interesse a tale gestione, si pensa di affidarla al privato migliore offerente.

È questo il punto, onorevole Ministro! Noi vogliamo la discussione del disegno di legge dinanzi all'Assemblea perchè desideriamo conoscere le ragioni per cui le società di preminente interesse nazionale non si interessano dei servizi di carattere locale quanto se ne può interessare un privato. La distinzione tra attività principali e attività secondarie non ci persuade: si tratta sempre di servizi pubblici, che debbono essere curati e perfezionati con l'intervento finanziario dello Stato, e quindi è bene rimangano alle società di interesse nazionale.

È stato affermato che il Ministro delle partecipazioni statali è d'accordo sulla sottrazione dei servizi locali alle suddette società. Ma come si fa ad ammettere che il privato cittadino italiano trovi la possibilità e la convenienza di occuparsi di questi servizi, mentre le società a partecipazione statale se ne disinteressano? È pertanto necessario segna-

lare dinanzi al Paese le responsabilità politiche di chi dirige e amministra tali servizi.

Un'altra importante questione, che si inserisce nel concetto generale, è quella del *plafond* delle sovvenzioni. 500 milioni rappresentano una somma che supera di 200 milioni l'attuale concreta necessità delle linee di carattere locale. Ora, il margine previsto per i miglioramenti può anche essere esatto; ma come non pensare che esso sia troppo ampio? Anche questo punto deve essere quindi oggetto di un'approfondita discussione da parte dell'Assemblea plenaria.

Queste sono le ragioni che ci spingono a chiedere che il disegno di legge sia rimesso all'esame e alla votazione del Senato.

P R E S I D E N T E . Comunico che, a norma dell'articolo 26 del Regolamento, mi è pervenuta la domanda di più di un decimo dei componenti del Senato perchè il disegno di legge: « Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale » sia discusso e votato dal Senato. Il disegno di legge è rimesso all'Assemblea plenaria.

L'esame del disegno di legge prosegue, pertanto, in sede referente.

Discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa del deputato Camangi: « Istituzione dell'Albo nazionale dei costruttori » (1332)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Camangi: « Istituzione dell'Albo nazionale dei costruttori », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Come i colleghi ricordano, il disegno di legge era stato affidato alla nostra Commissione in sede referente. Avendo però la Commissione unanime avanzato una richiesta tendente ad ottenere poteri deliberanti in ordine al provvedimento, il Presidente del Senato ha successivamente affidato alla nostra Commissione in sede deliberante il provvedimento stesso, invitandoci però — in considerazione della portata del progetto e dei limiti che esso pone ad alcune libertà dei cittadini — a tenere conto, prima di un'even-

tuale approvazione, dei pareri espressi in merito dalla Commissione di giustizia e da quella dell'industria e commercio.

A M I G O N I, *relatore*. Accogliendo, come è naturale, l'invito del Presidente del Senato, desidererei — se i colleghi sono d'accordo — esaminare, in attesa che ci pervengano i pareri in questione, alcuni punti del disegno di legge, per esporre brevemente le questioni che potranno derivarne. In tal modo io potrei concretare alcuni emendamenti, tenendo conto anche del punto di vista dei colleghi.

Prima di tutto, all'articolo 2 si stabilisce che, per concorrere agli appalti, è necessario essere iscritti nell'Albo nazionale degli appaltatori quando si eseguano lavori di importo superiore a lire 5 milioni di competenza dello Stato e degli Enti pubblici. Ora è chiaro che — per quanto riguarda i lavori edilizi — 5 milioni rappresentano un limite piuttosto basso, almeno per certe categorie; e questo può portare intralcio alla tenuta dell'Albo, come è stato osservato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale gradirebbe che la cifra venisse elevata.

Bisogna però tenere presente che alcuni appaltatori eseguono lavori di limitata entità: ad esempio, lavori di tinteggiatura e verniciatura. Quindi, elevando il limite contenuto nell'articolo 2, priveremmo una larghissima categoria delle caratteristiche richieste dall'articolo medesimo, creando dei gravi inconvenienti. Sono pertanto contrario alla modifica suddetta.

S P A S A R I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sono d'accordo con lo onorevole relatore.

A M I G O N I, *relatore*. L'importanza di quanto sopra ho esposto è confermata dal secondo comma dell'articolo, il quale stabilisce: « L'esecutore dei lavori, di cui al primo periodo del comma precedente, che debba provvedere alla esecuzione di impianti o di lavori speciali di cui alle categorie della tabella allegata, eventualmente non scorporati, deve servirsi di ditte iscritte nell'albo per le dette categorie ».

È evidente che in tal modo, elevando la cifra-base per l'iscrizione nell'Albo, i lavori

cui accennavo dianzi — verniciatura e tinteggiatura — anche se di notevole entità potrebbero andare a qualsiasi ditta priva di garanzie. Ma così sarebbe completamente falsato lo scopo per cui si istituisce l'Albo degli appaltatori!

Vi è poi l'articolo 5, così formulato: « Nei rapporti con lo Stato e con gli Enti pubblici, che, pur esulando dall'ambito degli appalti, abbiano connessione con l'attività costruttiva, le imprese iscritte hanno titolo di preferenza, a parità di ogni altra condizione, rispetto alle imprese non iscritte ».

Ora, la dizione non è chiara. La « parità di condizioni » non esiste mai in concreto.

P R E S I D E N T E. La parità può esistere nell'offerta.

A M I G O N I, *relatore*. È comunque una questione che vedrò di approfondire.

All'articolo 7 si parla poi di un'indennità per i membri del Comitato centrale per l'Albo costretti a spostarsi dalla propria residenza per partecipare alle riunioni. È stato osservato, sempre dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che tale indennità appare assai ridotta e si sarebbe d'accordo sull'opportunità di elevarla di un coefficiente. Inoltre, allo stesso articolo, debbo osservare che — per quanto riguarda la composizione del suddetto Comitato — tre rappresentanti delle categorie industriali interessate sono pochi, tenuto conto del numero di categorie contenuto nella tabella. Sarebbe quindi il caso di elevare tale numero.

Vi è ancora l'articolo 23, il quale recita: « Per il periodo di due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge l'ammissione agli appalti di competenza dello Stato e degli Enti pubblici, delle imprese per le quali non sia stato ancora adottato il provvedimento di conferma o di nuova iscrizione potrà continuare ad avere luogo in base alle norme e ai criteri provvisori adottati dalle varie Amministrazioni prima della emanazione della presente legge. Le imprese debbono, però, dimostrare di aver presentato nei termini e nei modi prescritti la domanda di conferma o di nuova iscrizione ».

Ora qui si facilita il verificarsi di un forte squilibrio, per l'affollarsi delle aziende.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 72^a SEDUTA (24 maggio 1961)

Riterrei quindi più opportuno un periodo di tre anni.

Il Comitato regionale deve demandare, infatti, la decisione al Comitato centrale; è chiaro, quindi, che la procedura diventa piuttosto lunga, considerando anche il fatto che, dall'entrata in vigore della legge, occorre per l'inizio un periodo di rodaggio.

Per quanto si riferisce alla tabella allegata, il Consiglio superiore ha rilevato che vi è una anomalia alla categoria VI: « Impianti e lavori speciali per l'edilizia ». Verrebbe pertanto proposto di modificare tale dizione con la seguente: « Impianti tecnologici e lavori speciali per l'edilizia ».

In linea di massima io mi riserverei, sentiti i pareri delle Commissioni 2^a e 9^a, di sottoporvi un testo che tenga conto di ciò che è stato detto e delle osservazioni che verranno eventualmente fatte.

S A C C H E T T I . Noi siamo d'accordo.

P R E S I D E N T E . Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 11,45.

Dott. MARIO CARONI

Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari