

(N. 127-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla Camera dei Deputati il 27 ottobre 1948 (V. Stampati nn. 17 e 17-bis)

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

Comunicata alla Presidenza il 27 ottobre 1948

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile
per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949.

ONOREVOLI SENATORI. — È questa la prima volta che un particolare e per sè stante bilancio della Marina mercantile è presentato al Parlamento avendo essa ricevuto costituzione autonoma a ministero nel luglio del 1946 dopo che in tutto il periodo precedente fu come direzione generale o come sottosegretariato alle dipendenze di altri dicasteri e cioè successivamente della Marina militare, dei Trasporti, dell'Industria e ancora della Marina militare e poi delle Poste, delle Comunicazioni e ancora una volta della Marina militare. Pertanto a quanti riconoscono la grande importanza dell'industria e dei traffici marittimi nella economia della nostra Nazione, piace sottolineare l'avvenimento augurandosi

che esso richiami vieppiù l'attenzione del Parlamento e, attraverso le discussioni di questo, dell'opinione pubblica sui problemi del mare.

È apparso alla vostra Commissione opportuno cogliere questa occasione per illustrare la condizione del nostro naviglio mercantile, dei porti, dei trasporti di passeggeri e di merci, quali si trovavano immediatamente prima dell'ultima guerra e vennero a ridursi alla fine del tragico conflitto, nonchè l'opera laboriosa della sua ricostruzione e i risultati conseguiti, ed infine per accennare ai problemi più urgenti all'auspicata più integrale e completa ripresa. Il Relatore ha ritenuto utile premettere tale illustrazione all'esame del bilancio sottoposto all'Assemblea, allo scopo appunto di promuo-

vere e sollecitare l'interessamento pubblico a quella che ben può definirsi — dopo l'agricola e l'industriale — la terza attività economica del nostro Paese.

IL TONNELLAGGIO ANTE-GUERRA E LA DECIMAZIONE SUBITA.

La guerra, in cui il regime fascista ha coinvolto l'Italia il 10 giugno 1940, chiudendosi cinque anni dopo lasciava letteralmente devastati i nostri servizi di trasporti marittimi e ferroviari. La marina mercantile ha subito perdite assai più gravi dei danni sofferti dalle ferrovie. Il modo improvviso con cui la guerra fu dichiarata e che trovò molto naviglio disperso in mari e porti diventati ostili, e poi l'usura subita nel pericolosissimo Mediterraneo per il tragico servizio dei trasporti in Africa, influirono alle sue ripetute decimazioni. Ecco alcuni dati veramente impressionanti:

Al giugno 1940 l'Italia possedeva una flotta di navi a propulsione meccanica in efficienza composta da 1.109 unità (superiori alle 100 tonnellate) per 3.306.945 tonnellate di stazza lorda, così distinte:

		Tonn. s. l.
Navi passeggeri e miste n.	215	1.095.352
Navi da carico »	534	1.771.053
Navi cisterna »	107	420.827
Navi di tipo speciale (rimorchiatori, traghetti, draghe) »	253	19.113
Totale n.	1.109	3.306.345

Il naviglio minore, velieri e motovelieri, era costituito da 2.367 unità per tonn. 142.631.

Totale generale tonn. 3.448.976.

Stazza lorda: è il volume interno totale della nave, espresso in una misura di tonnellate convenzionali (da tonneau = barile) ottenuta dividendo la cubatura pel coefficiente fisso di 2,832.

Stazza netta: è la stazza lorda diminuita di quanto corrisponde al volume dell'apparato motore, degli alloggi dell'equipaggio, della camera delle carte ecc.

Portata D. W. (dead weight = peso morto) è data dalla differenza fra il dislocamento (peso del volume d'acqua spostata dalla nave) e il peso della nave e cioè rappresenta il peso di combustibile, provviste di bordo, merci, passeggeri, ecc. che la nave può trasportare.

Dislocamento (termine che si usa per le navi da guerra) rappresenta il *peso totale* della nave (scafo, complementi, motori, armamento, combustibili, arredi, provviste, equipaggi).

Allo scoppio della seconda guerra mondiale eravamo così al sesto posto nella graduatoria del tonnellaggio mercantile precedendoci — secondo i dati del Lloyd's Register, — l'Inghilterra (tonn. 21.215.261), gli Stati Uniti (tonnellate 12.003.328), il Giappone (tonnellate 5.629.845), la Norvegia (tonn. 4.834.902) e la Germania (tonn. 4.492.708). Ci seguiva dappresso la Francia con tonn. 2.863.563.

La flotta oneraria trasportava una forte aliquota dei nostri rifornimenti dall'estero: infatti la percentuale della partecipazione della nostra bandiera ai traffici marittimi affluenti o defluenti dai porti italiani si aggirava, per le merci sbarcate, al 77 per cento, per quelle imbarcate al 91 per cento: in complesso all'82 per cento.

Il nostro naviglio passeggero e misto l'anno antecedente lo scoppio del conflitto aveva partecipato al movimento internazionale dei passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti nazionali con l'87,50 per cento in confronto della bandiera estera che interveniva pel 12,50 per cento.

Tra le marine mercantile mondiali la più colpita, dopo quella germanica e giapponese, fu la nostra. All'armistizio dell'8 settembre 1943 restavano nei porti liberati dell'Italia meridionale soltanto 300.000 tonnellate di navi, di cui gran parte requisite ed utilizzate dagli alleati in base alle clausole in esso contenute. All'epoca della liberazione totale del territorio (25 aprile 1945) la nostra flotta mercantile coi residui trovati nei porti settentrionali, raggiungeva appena il numero di 205 navi a propulsione meccanica (superiori alle 100 tonnellate) per meno di 400.000 tonnellate, solo in parte efficienti, alle quali si aggiungevano circa tonn. 60.000 di velieri e motovelieri e pescherecci.

Le sole perdite di guerra avevano inciso sulla consistenza prebellica per circa 3.320.000 tonnellate lorde, compensate in minima parte da oltre 330.000 tonnellate di costruzioni effettuate durante la tremenda avventura.

LA RICOSTRUZIONE DELLA FLOTTA DA CARICO.

La ricostruzione della flotta da carico secco e liquido, tosto iniziata e proseguita con metodi di emergenza (e senza del resto possibilità di scelta), ha conseguito risultati superiori ad ogni speranza.

Ecco alcuni dati della sua rapida rinascita:

Con modestissimi aiuti dello Stato (decreto 19 ottobre 1945) l'intrapresa privata ha recuperato e ripristinato un buon numero di navi per un totale di circa 300.000 tonnellate (di cui 254.000 tonnellate di navi superiori alle 100 tonnellate).

Furono inoltre sollecitate le poche costruzioni ancora in corso di alcune unità maggiori mentre molte minori furono poste in sealo e costruite dopo la fine delle ostilità per un altro complesso di circa 150.000 tonnellate.

Ma la pressione della necessità di grandi trasporti di approvvigionamenti sospinse agli acquisti all'estero, che riuscirono grandemente facilitati dalle cessioni di navi residue di guerra da parte della « Maritime Commission » degli Stati Uniti a prezzi ed a condizioni di massimo favore.

Il Ministero della Marina mercantile incoraggiò lo spirito di intrapresa degli armatori italiani alcuni dei quali si accingevano per la terza volta in una stessa generazione a rifare al loro flotta. Attraverso il Governo italiano al 1° gennaio del 1948 risultavano già consegnate ai nostri armatori ed in esercizio due lotti di navi « surplus » americane: e cioè 90 « Liberty » da tonn. 7.200 di stazza lorda ciascuna (e cioè 646.402 tonnellate fra tutte); ed inoltre 14 cisterne T. 2 (petroliere) da 10.000 tonnellate ciascuna (per tonn. 140.000); mentre 6 altre cisterne (per tonn. 60.000) e 9 navi minori tipo N. 3 da 2.700 tonnellate ciascuna (per tonn. 24.300) ci venivano consegnate nei primi mesi del 1948.

Altro naviglio da carico veniva acquistato direttamente da armatori privati per oltre 300.000 tonnellate.

Il nostro Governo appoggiando inoltre efficacemente l'azione degli interessati otteneva da quello di Washington la restituzione delle navi italiane sequestrate nei porti degli Stati Uniti o da questi acquistate da paesi centro e sud-americani e la sostituzione di quelle di esse andate perdute con oltretanto tonnellaggio « Liberty ». Fra esse furono i due grandi piroscafi da passeggeri *Conte Grande* e *Conte Biancamano* per circa tonn. 47.000, a cui si aggiunsero altre navi per tonn. 170.000 circa che ci vennero consegnate nella primavera scorsa.

Col concorso di 4 miliardi del « fondo lire » costituito dai realizzamenti degli aiuti americani (e cioè per la metà della spesa preventivata) lo estensore di questa relazione poteva così mantenere la promessa fatta quale ministro della « Mercantile » alla gente di mare, affidando ai tecnici e alle maestranze dei cantieri di Genova e di Monfalcone il ripristino dei due « Conti », già orgoglio della nostra flotta di linea, i quali ai primi mesi del 1949 riporteranno il tricolore sulle antiche rotte oceaniche.

LA DISTRUZIONE DEL NAVIGLIO DI LINEA.

Purtroppo l'attuale situazione dell'armamento di linea è assai meno soddisfacente, sia perchè è andato pressochè totalmente distrutto sia perchè sono mancate quasi assolutamente le possibilità di acquisto sul mercato internazionale eccezion fatta per pochissime unità di scarsa efficienza. La parte qualitativamente più cospicua del nostro tonnellaggio di linea dell'anteguerra, rappresentata da un insieme di navi per circa tonn. 1.355.000, e cioè la quasi totalità della nostra flotta di linea, era accentrata nel gruppo « Finmare », costituitosi nel 1937 per coordinare l'attività delle Società « Italia », « Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia ». Le rispettive flotte erano così ripartite:

	Navi	Tonn. s. l.
Società « Italia » (Genova) .	37	456.443
Società « Lloyd Triestino » (Trieste)	73	603.630
Società « Adriatica » (Venezia)	41	138.453
Società « Tirrenia » (Napoli)	54	156.291
	—	—
	205	1.354.817
	—	—

Prima della guerra questo gruppo gestiva un imponente sistema di collegamenti formato da 84 linee che univano l'Italia a tutto il mondo. Le linee transoceaniche s'irradiavano dal Mediterraneo per raggiungere da una parte le Americhe, in tutti i loro maggiori porti atlantici e spingersi fin nell'Oceano Pacifico; dall'altra parte raggiungevano l'India, l'Estremo Oriente, l'Australia, l'intera Africa; altre linee

ci collegavano con il Nord Europa mentre i servizi mediterranei assicuravano le comunicazioni con l'Egeo, il Mar di Levante, il Mar Nero, l'Egitto, la costa africana e la Spagna.

Alla fine del conflitto questo gruppo, che già aveva rappresentato più del 40 per cento dell'intera flotta mercantile italiana, era ridotto a 22 unità per complessive 126.000 tonnellate!

FATICOSA RIPRESA DEI SERVIZI.

In tre anni le quattro compagnie sono giunte a ricostituire un terzo della loro flotta prebellica con 440.000 tonnellate di navi (comprese però in questa cifra le unità in allestimento) e a ripristinare complessivamente 29 linee regolari delle quali 18 da passeggeri.

Nelle sue 37 unità la società « Italia » contava i più grandi transatlantici quali il *Rex*, che nel 1933 aveva conseguito il primato di velocità nella traversata dell'Atlantico conquistando il Nastro Azzurro, il *Conte di Savoia*, il *Roma*, l'*Augustus*, la *Saturnia*, la *Vulcania*, il *Conte Grande*, la *Neptunia*, l'*Oceania*. Alla sua flotta modernissima erano affidati tutti i grandi servizi transatlantici passeggeri colle Americhe.

Solo nel novembre del 1946 la società « Italia » poteva ottenere in restituzione condizionata dagli Stati Uniti le grandi motonavi *Saturnia* e *Vulcania*. Seguiva il piroscafo *Principessa Giovanna*, ora *San Giorgio* e solo nel 1948 avveniva la restituzione del *Conte Grande* e della motonave *Leme*. E cioè sole cinque navi per 89.839 tonnellate di stazza! Contemporaneamente al ritorno delle tre prime navi, la Compagnia dava attuazione al suo programma ricostruttivo comprendente un complesso di otto unità, tra cui sei gemelle (del tipo misto *Ugolino Vivaldi* di 9.000 tonnellate ciascuna) costituenti la serie denominata dei « Navigatori », il complesso di navi più omogeneamente moderno di cui dispone oggi la nostra Marina mercantile, capaci oltre del carico merci, di quasi 800 passeggeri ciascuna.

Il 1947-1948 è stato per la società « Italia » il biennio della ripresa. Essa ha ripristinato i seguenti servizi: la linea celere mensile da passeggeri per il Nord America con le motonavi *Saturnia* e *Vulcania*, interamente rinno-

vate, della stazza di 24.500 tonnellate e una capacità di trasporto di 1.650 passeggeri ognuna; la linea quindicinale passeggeri del Sud America con le motonavi *Ugolino Vivaldi*, *Paolo Toscanelli*, *Marco Polo* e i piroscafi *San Giorgio* e *Santa Cruz* (noleggiato); la linea mensile passeggeri del Centro America-Sud Pacifico con la motonave *Sebastiano Caboto* cui sta per aggiungersi la gemella *Amerigo Vespucci*; la linea commerciale mensile del Sud America con tre « Liberty », sistemate anche per 50 passeggeri. Le prime tre linee fanno capo a Genova con scalo a Napoli, la quarta a Trieste con scali a Venezia e Napoli.

La Compagnia assolve presentemente compiti di rilievo anche nel settore dei traffici liberi, impiegandovi sette « Liberty » e le navi cisterne *Antonio Zotti* e *Dora*.

La flotta ricostituita dalla società « Italia » è oggi composta di 23 unità per una stazza lorda di 220.121 tonnellate, comprese le navi in allestimento, cioè: il *Conte Grande*, la motonave *Leme* e i due ultimi navigatori la *Vespucci* e la *Usodimare*.

Nei settori delle nostre comunicazioni intercontinentali per l'Asia oltre Suez, l'Africa oltre gli Stretti e l'Australia aveva il suo campo d'attività il « Lloyd Triestino » che, nel periodo prebellico, gestiva diciannove linee per l'India, la Cina, il Giappone, l'Australia, il Sud Africa, l'Africa orientale e occidentale. La sua flotta di 75 navi per 621.533 tonnellate, tra cui si annoveravano unità ammiratissime come la *Victoria*, il *Conte Rosso*, il *Conte Verde*, il *Conte Biancamano*, il *Duilio* e il *Giulio Cesare*, era una delle più grandi ed efficienti dell'armamento mondiale. Di questo numeroso naviglio al termine della guerra non rimanevano al « Lloyd Triestino » che quattro sole unità per 34.099 tonnellate!

Attualmente il « Lloyd Triestino », con la rimessa in efficienza delle navi superstiti e l'acquisto di nove « Liberty » ha messo assieme una flotta di 14 navi per 130.474 tonnellate stazza lorda, senza considerare il *Conte Biancamano* (di 23.255 tonnellate) attualmente in corso di allestimento, e destinato, assieme al *Conte Grande*, alla linea del Sud America.

Il « Lloyd Triestino », che svolge pure una attività da carico libera, ha ristabilito finora sette linee regolari con partenze alternate dal

Tirreno e dall'Adriatico. Particolare importanza hanno i due servizi passeggeri che collegano l'Italia al Sud Africa e all'Australia, cui sono rispettivamente adibiti i piroscafi *Gerusalemme* di oltre 8.000 tonnellate e *Toscana* di 9.584, entrambi recentemente rinnovati con sistemazioni per i passeggeri. Le altre linee, tutte a carattere commerciali e misto, assicurano ottime comunicazioni con settori ove si offrono vaste possibilità ai nostri traffici: l'India occidentale, l'India orientale, l'Africa occidentale, i porti del Mar Rosso e il Sud Africa.

Il quadro dei servizi del gruppo « Finmare » si completa con l'attività svolta nel Mediterraneo dalle società « Adriatica » e « Tirrenia ».

Anche l'« Adriatica », alla quale sono affidati i servizi per il Levante aveva perduto negli anni di guerra oltre il 90 per cento della sua flotta, le unità maggiori della quale erano il *Marco Polo* (12.273 tonnellate) e l'*Esperia* (tonn. 11.272) che facevano servizio sulla linea celere d'Egitto.

Noleggiato il *Gerusalemme* prima alla società « Italia » e poi al « Lloyd Triestino », la società « Adriatica » ha ripreso la sua attività con la motonave *Filippo Grimani* di 3.431 tonnellate e i piroscafi *Abbazia*, *Campidoglio* e *Diana*, tutte unità rinnovate, le quali, insieme alle altre navi, hanno consentito alla Compagnia di riattivare quattro linee da passeggeri dall'Adriatico e dal Tirreno per l'Egitto, la Palestina, Cipro, la linea Bari-Isole Tremiti, e cinque linee commerciali per Istanbul, l'Egeo e la Soria.

All'inizio del 1949 la flotta dell'« Adriatica » si accrescerà di una nuova nave da passeggeri, l'*Ausonia* di 9.000 tonnellate, attualmente in allestimento, che verrà adibita all'espresso Europa-Egitto e sarà la migliore unità sulle linee del Mediterraneo.

Nelle stesse condizioni delle altre Compagnie del gruppo s'era trovata al termine della guerra la società « Tirrenia » che oltre ai servizi locali del Tirreno e di collegamento con le Isole e al periplo italico, esercitava un complesso notevole di linee per la Libia, il Mediterraneo occidentale e il Nord Europa. Con una flotta che raggiunge solo la terza parte di quella prebellica ma assai efficiente e rimodernata (motonavi *Città di Tunisi* e *Giosuè Borsi*, Ca-

gliari, *Città di Marsala* e il piroscafo *Argentina*) la « Tirrenia » ha potuto finora riprendere, oltre alle comunicazioni per la Sicilia e la Sardegna, anche le linee per Malta e Tripoli nonchè il collegamento regolare settimanale per Tunisi.

L'INIZIATIVA PRIVATA NEI TRAFFICI DI LINEA.

L'iniziativa privata, che non grava per nulla sullo Stato, è stata attivamente presente in questo difficile dopoguerra, oltre nella ricostruzione del naviglio da carico, che nella massima parte è gestito dall'armamento libero, anche nella ripresa delle linee passeggeri. Vanno citate:

La « Ditta Costa » di Genova — gestisce una importante linea col Sud America colle moderne motonavi miste trasformate *Anna C.* di 11.000 tonnellate e *Andrea C.* di 7.900 tonnellate capaci di parecchie centinaia di passeggeri e con navi da carico pur capaci di un limitato trasporto di persone.

La « Flotta Lauro » di Napoli, sempre alla avanguardia dell'armamento meridionale, ha istituito un servizio di linea coll'America del Sud con una motonave recuperata la *Ravello* di 6.150 tonnellate e il piroscafo *Olimpia* di 7.240 tonnellate, nonchè un servizio per l'Australia colla motonave *Napoli* (ex inglese di circa 8.000 tonnellate).

La « Lauro » conduce dei notevoli servizi per Levante con quattro belle e moderne medie unità appositamente costruite per i traffici mediterranei.

La ditta « Ignazio Messina » pure di Genova oltre ad altri servizi di linea con navi da carico per il Mediterraneo ha acquistato e messo in servizio tra l'Italia e l'Egitto il piroscafo passeggeri di lusso *Pace* di oltre 4.000 tonnellate ed esercisce col piroscafo *Lugano* (7.000 tonnellate) una linea merci e passeggeri per Centro America.

Infine sulla rotta per l'America agiscono con servizi per emigranti la « Italnavi » di Genova colla superstite motonave *Sestriere* (tonn. 8.650) mentre sta allestendo la nuova motonave *Mar del Plata* di circa 10.000 tonnellate e la grande motonave *Sises*, testè varata a Taranto di circa 10.000 tonnellate e la so-

cietà « Sidarma » di Venezia con la nuovissima *Francesco Morosini* di 10.000 tonnellate e la superstite *Andrea Gritti* (tonn. 10.000).

In ultimo la « Compagnia Genovese di Armamento » di Genova, già esercente un servizio emigranti pel Sud-America con una unità sotto bandiera panamense, metterà alla fine del 1949 in esercizio la motonave *Genova* (ex belga) di 8.000 tonnellate.

La « Compagnia Genovese di Navigazione a vapore » (Genova) ha ripristinato un servizio commerciale regolare diretto Italia-Canadà col piroscafo *Capo Arma* (10.000 tonnellate); mentre la società di « Navigazione Alta Italia » (pure di Genova) ha istituita la « linea del cotone » detta « La Creola » con i porti statunitensi del golfo del Messico a mezzo dei piroscafi da 10.000 tonnellate *Monreale* e *Maristella*.

Altre iniziative minori sono quelle della ditta « Fratelli D'Amico » (Roma) che esercisce una linea del Levante colla motonave *Francesca* e il piroscafo *Maria Carla* e una col Sud-America col piroscafo *Eretteo*. Con due turbonave da 4.000 tonnellate, l'*Isabel* e il *Roselin* la società « Dani & C. » (Genova) ci congiunge ai porti del Levante. Cabotaggio mediterraneo eserciscono la società « Puglia » di Bari e le ditte genovesi « Campanella », « Ci.co.ma », « Ligure-Romana », mentre la « Vivaldi-Giacomina » tocca Lisbona e la « Ditta Fratelli Maggi » ci ha or ora collegati col Marocco.

LA CONSISTENZA COMPLESSIVA ATTUALE.

Complessivamente al 1° luglio 1948 la situazione del tonnellaggio risultava la seguente:

Piroscafi e motonavi in esercizio superiori a 100 tonnellate stazza lorda (In esercizio):

		Tonn. s. l.
Navi miste e passeggeri	n. 68	215.550
Navi da carico (di cui 110 « Liberty »)	» 477	1.260.953
Navi cisterne (di cui 20 T.2)	» 103	470.228
Navi di tipo speciale (rimorchiatori, traghetti, draghe ecc.)	» 52	16.033
	n. 700	1.962.764

(Ai lavori o in attesa lavori):

		Tonn. s. l.
Navi miste e passeggeri	n. 14	127.191
Navi da carico (di cui 8 N. 3)	» 40	83.870
Navi cisterne	» 14	38.668
Navi di tipo speciale	3	2.088
	n. 71	251.817
Tonn. s. l.		
Noleggiate al Governo spagnolo (navigano con bandiera spagnola): Unità	n. 2	9.881
Navi inferiori a 100 tonnellate stazza lorda	n. 235	10.875
Naviglio motovelico	n. 1.251	79.250
Piro e motopescherecci	n. 1.546	36.796
Totale generale n.	3.805	2.351.383

Da questi dati si rileva che nei confronti dell'anteguerra l'attuale tonnellaggio delle navicisterne è notevolmente accresciuto (121 per cento) e quello per carichi secchi è ricostituito nella misura del 76 per cento, mentre invece il naviglio misto e passeggeri, oltre segnare una grave diminuzione qualitativa, lamenta ancora una riduzione di quasi il 70 per cento toccando appena, pur calcolando le navi in riparazione (quali i due « Conti ») il 31 per cento dell'anteguerra. Attualmente il 75 per cento dei passeggeri che si imbarcano nei porti nazionali è obbligato alla bandiera straniera.

Appare pertanto come mai urgente porre mano coraggiosamente alla ricostruzione nei nostri cantieri del naviglio di linea nazionale, abbandonando le mire di prestigio politico cui si sono ispirate in passato la messa in linea di grandissime e lussuose navi dall'esercizio il più delle volte passivo o l'attivazione di servizi non redditizi, ma svolgendo invece un programma di navi passeggeri di medio tonnellaggio che si prestino ad una gestione economicamente produttiva.

LA RIPARAZIONE DEI PORTI.

Alla ripresa della marina e dei traffici marittimi è strettamente collegata la ricostruzione dei porti della penisola, quasi tutti devastati

dagli eventi bellici. La loro rimessa in efficienza ha richiesto non soltanto la rilevante attività di ricostruzione di molte opere marittime e delle attrezzature meccaniche, ma altre attività onerose e sovente difficili e pericolose quali lo sminamento, i recuperi, la escavazione e il dragaggio nonché la completa riorganizzazione di tutti i servizi del traffico. Ben 28 miliardi sono stati assegnati dal Ministero dei lavori pubblici per la riparazione dei danni causati ai porti dalle azioni belliche. La devastazione e la riparazione sono indicate nelle seguenti cifre:

Per i porti principali la percentuale dei danni subiti dalle opere marittime (banchine, moli ed opere foranee) è stata la seguente:

Savona 65 per cento; Genova 56 per cento; La Spezia 100 per cento; Livorno 71 per cento; Civitavecchia 100 per cento; Napoli 75 per cento; Bari 20 per cento; Ancona 27 per cento; Venezia 16 per cento; Messina 100 per cento; Palermo 35 per cento; Catania 32 per cento; Cagliari 28 per cento.

Sono già stati ripristinati all'incirca il 95 per cento delle opere foranee, il 75 per cento delle banchine; il 70 per cento dei fabbricati demaniali; il 45 per cento delle attrezzature.

Il grado di avanzamento complessivo dei lavori di ricostruzione è il seguente:

Savona 63 per cento; Genova 86 per cento; La Spezia, 68 per cento; Livorno 30 per cento; Civitavecchia 81 per cento; Napoli 87 per cento; Bari 87 per cento; Ancona 49 per cento; Venezia 48 per cento; Messina 47 per cento; Palermo 78 per cento; Catania 65 per cento; Cagliari 86 per cento.

Merita rilievo il fatto che i lavori di bonifica dalle mine, che erano disseminate in tutti i centri nevralgici del traffico marittimo e della successiva rimozione di tutti gli ostacoli che erano stati collocati per ostruire gli accessi ai porti, sono stati ultimati e tutti i principali porti sono stati anche bonificati.

* * *

L'intraprendenza veramente coraggiosa degli armatori, la collaborazione feconda della gente di mare, l'attività dei commercianti, la disciplina dei lavoratori dei porti hanno concorso alla fortunata rinascita della flotta

e dei traffici marittimi. Nell'interesse del nostro popolo esprimiamo la confidenza e l'augurio che la solidarietà nella fatica e nel destino comuni ancora tutte le categorie nello sforzo della riconquista.

IL PROBLEMA DEI CANTIERI.

Alla ricostruzione e allo sviluppo della nostra flotta mercantile e specialmente al suo progresso qualitativo (navi da passeggeri, miste, petroliere, pescherecci d'alto mare) è strettamente connesso il problema dell'industria cantieristica. Questa non è di competenza del Ministero della marina mercantile, che però vi è direttamente interessato, perchè la possibilità della rinascita del nostro naviglio di linea è saldata alla ripresa delle costruzioni nazionali e al risanamento economico della produzione cantieristica non essendo a supporre che l'Italia possa o voglia ricorrere ad ordinazioni all'estero mentre non abbiamo disponibilità di valuta e siamo assillati dal problema di dar lavoro alle maestranze dei nostri cantieri e delle industrie connesse e dipendenti.

È indubbio però — e il problema verrà particolarmente sul tappeto in occasione della presentazione e dell'esame da parte del Parlamento del preannunciato e da tanti mesi atteso progetto governativo per favorire le costruzioni navali — che l'alto costo della produzione nazionale appare impressionante.

La vostra Commissione ritiene pertanto utile anticipare alcuni elementi di giudizio e alcuni dati utili allo studio di questo grave ed assillante problema, che il dopoguerra ha reso più acuto, essendo venute a mancare all'industria cantieristica le commesse della Marina militare, sulle quali era basata buona parte della sua attività (per alcuni cantieri il 50 per cento) e che, con larghi pagamenti oltrechè coll'intensificato ritmo di lavoro e suddivisione delle spese generali, compensavano in notevole misura il mancato utile delle commesse mercantili.

Premesso che la potenzialità di un cantiere è sostanzialmente rappresentata dal numero degli scali efficienti, possediamo attualmente in Italia (compresi quelli di Trieste) ben cin-

quantotto scali (troppi!) di lunghezza non minore di 120 metri (richiesta per costruzioni di navi di 10.000 tonnellate di portata lorda) così attribuiti:

cantieri Pietra Ligure (F.lli Mes-	n.	3
sina)	»	8
cantieri Ansaldo - Sestri	»	1
cantieri Voltri (Ansaldo)	»	4
cantieri Riva Trigoso (Piaggio)	»	6
cantieri Muggiano - Spezia	»	4
(O. T. O.)	»	2
cantieri Livorno (O. T. O.)	»	3
cantieri Napoli (Navalmeccanica).	»	3
cantieri Castellammare di Stabia	»	4
(Navalmeccanica)	»	3
cantieri Palermo (Piaggio)	»	4
cantieri Taranto (ex Tosi)	»	2
cantieri Ancona (Piaggio)	»	3
cantieri Marghera (Breda)	»	4
cantieri Monfalcone (C. R. D. A.).	»	8
cantieri di Trieste - San Marco	»	3
(C. R. D. A.)	—	
Trieste - S. Rocco (C. R. D. A.)	n.	58
Totale scali		

Però questi numeri sono insufficienti a rappresentare, da soli, la potenzialità dei cantieri, ma vanno posti in relazione con le relative attrezzature. Si può considerare che la potenzialità produttiva annua di questi cantieri la quale si aggirava nell'immediato anteguerra sulle 300.000 tonnellate di portata lorda, sia stata ridotta nel 1946 a circa 200.000 tonnellate di portata lorda che corrisponde a 160.000 tonnellate di stazza lorda.

Attualmente una motonave da carico tipo di 10.000 tonnellate di portata lorda, corrispondente a circa 7.000 tonnellate di stazza lorda, viene a costare circa il 35 per cento in più di una analoga nave costruita in Inghilterra. La differenza di costo è data da un 20 per cento in più di giornate di lavoro necessarie all'attuale produzione italiana in confronto di quella inglese e da un onere di spese generali che gravano in proporzione del 260 per cento sulla produzione dei cantieri nazionali, nonchè dal maggior costo (almeno il 40 per cento di più in media) dei materiali siderurgici e delle attrezzature, motori compresi.

Fra le cause principali di questa preoccupante situazione dev'essere annoverata:

1° il costo dei materiali di costruzione (specie siderurgici), che gravano per metà circa sul costo della nave;

2° la esuberanza della mano d'opera, spesso inefficiente, imposta dalle assunzioni obbligatorie e dal blocco dei licenziamenti e il suo minor reddito in confronto dell'anteguerra e di quello dei cantieri inglesi;

3° il gravame delle spese generali che in molti cantieri sono dovute alla esuberanza pletrica dell'organizzazione amministrativa e in tutti sono dipendenti dal fatto che, per la scarsità delle ordinazioni, vanno suddivise e caricate su di un ristretto numero di costruzioni;

4° l'apparato produttivo che, in molti cantieri, ha bisogno di essere rimodernato;

5° il gravame degli oneri finanziari passivi e lo squilibrio attuale fra cambi e costi, che non consentono più, come nell'anteguerra e nell'immediato dopo-guerra, di gareggiare sotto questo aspetto con la concorrenza estera;

6° infine, come già accennato, la mancanza totale delle ordinazioni militari.

Se il promesso riassetto a ciclo integrale dell'industria siderurgica italiana, al quale è impegnata l'I. R. I., sarà effettuato e darà realmente i risultati che sono promessi e fornirà all'industria cantieristica le materie prime ed i semilavorati a prezzi di concorrenza internazionale, indubbiamente uno degli elementi principali della crisi verrebbe eliminato, restando a risolvere il problema di ottenere un maggior rendimento delle giornate lavorative con una migliore efficienza della mano d'opera, mentre quello della riduzione delle spese generali sarebbe in parte risolto con una rigida organizzazione amministrativa e con la ripresa delle costruzioni, a sua volta facilitata dalla risoluzione dei primi problemi e dall'incoraggiamento statale al rinnovamento del nostro naviglio mercantile.

Superata, con gli annunciati provvedimenti di emergenza, la crisi attuale, bisognerà però che l'industria cantieristica trovi vita più sicura ed esercizio più economico anche con un rinnovamento dei suoi impianti e colla riduzione degli scali, sopprimendo i cantieri non necessari.

LA CRISI DEL « NAVALPICCOLO ».

A questo punto non è possibile non richiamare l'attenzione del Senato sulla gravissima crisi che attraversa da tempo l'armamento di cabotaggio che interessa tanti modesti ma operosi ceti delle popolazioni del litorale. Essa costituisce uno dei problemi veramente doloranti della nostra Marina mercantile per la stessa estensione presa da questa attività, forse maggiore che in altre nazioni marittime d'Europa, le quali, del resto, soffrono dello stesso fenomeno che noi lamentiamo.

Il traffico di cabotaggio in Italia si triplicò nel periodo 1924-1939 da 4 milioni di tonnellate di merci salendo a milioni 11,7 di tonnellate trasportate. Però l'immissione in esso di unità di grandi dimensioni (il navalpiccolo comprende le navi fino a 500 tonnellate di stazza lorda) e lo sviluppo della motorizzazione, che quasi finì a soppiantare i velieri, crearono un gravissimo disagio a rimediare il quale nel 1931 venne introdotto un premio di navigazione a carico, secondo... l'uso, dello Stato, che rimase in vigore fino a tutto il 1940 per le navi esercenti entro il bacino del Mediterraneo.

La guerra stimolò successivamente la ripresa all'aumento del tonnello minore. Questa spinta si accentuò dopo l'armistizio del 1943, quando gli Alleati requisirono tutto l'esiguo tonnello rimasto sotto il controllo del Governo legale, creando il Comitato Gestione Navi (Cogena).

Nei primi tempi della ricostruzione tutto il naviglio venne impegnato e intensamente in sostituzione delle rovinate comunicazioni ferroviarie e stradali.

La libera iniziativa, stimolata da un nervoso interesse favorito dalle stesse Autorità alleate, nei trenta mesi circa di durata di questo periodo — dalla fine cioè del 1943 alla primavera del 1946 — riuscì a coprire la domanda ed anzi, alla fine, a superarla largamente profittando della situazione favorevole e realizzando noli altissimi e guadagni rilevanti, ma poi, col graduale ritorno ad una certa normalità dei trasporti, cominciò il declino e al principio del 1948 la situazione risultava rapidamente e al tutto capovolta con un colossale tracollo dei noli del navalpiccolo.

Intanto il complesso dei costi di esercizio è andato costantemente aumentando. Combustibili e paghe degli equipaggi rappresentano le più importanti voci di aumento. In particolare l'intervenuta applicazione (al principio di quest'anno) alle navi di stazza lorda inferiori alle 500 tonnellate delle nuove retribuzioni, che l'accordo del 15 agosto 1947 fra il grosso armamento e la Federazione della gente di mare aveva riservato agli equipaggi delle navi maggiori, si è dimostrata insostenibile. Le condizioni in cui agiscono le navi minori sono talmente diverse da quelle del grosso tonnello che non è possibile sperare di consolidare un trattamento unico agli equipaggi delle due categorie.

La situazione è aggravata dalle conseguenze della concorrenza esercitata dalle ferrovie e dagli automezzi. Le ferrovie hanno aumentato appena di circa 17-18 volte le loro tariffe di anteguerra, sicché molte merci, come le piriti e gli agrumi ed altre — per ragioni intuitive, le merci ricche più di quelle povere — sono andate sottratte alle navi minori.

Infine il naviglio di piccolo cabotaggio, costretto ai viaggi brevi, risente un grave svantaggio, oltretutto dal livello di noli troppo bassi, anche dagli elevati costi delle operazioni portuali, che contribuiscono a comprimere il livello dei noli. È da tener conto, in questo esame obiettivo, che per le unità minori è stata sospesa dal 1944 la facoltà di far effettuare le operazioni di carico e scarico agli equipaggi, che prima le eseguivano, costringendo anche le piccole navi a ricorrere alle maestranze portuali.

Per concludere con doverosa franchezza, appare evidente che per affrontare la crisi del cabotaggio occorre tener conto di ognuno dei fattori che l'hanno determinata aggiungendosi alla situazione di fatto derivante dalle condizioni generali dei traffici mediterranei, che sono in grande contrazione, e cioè: 1° eccessivo costo degli equipaggi; 2° ingiusta concorrenza delle ferrovie con trasporti a sottoprezzo fatti a carico del bilancio dell'Amministrazione; 3° gravame troppo pesante delle spese delle operazioni in porto.

Devo infine osservare che la concorrenza delle navi maggiori al piccolo cabotaggio nei trasporti, diciamo così, interni assorbendo una grande quantità delle merci disponibili,

rarefà le scarse possibilità che, a parer mio, dovrebbero con una intesa fra le due rappresentanze, essere riservate al piccolo naviglio.

Il « Navalpiccolo » ha proposto che lo Stato conceda un premio di navigazione atto a compensare le maggiori retribuzioni richieste per gli equipaggi. La richiesta riguarda stanziamenti considerevoli che dovrebbero aggirarsi almeno sui 3 miliardi, e cerca giustificazione su di un presupposto che, riconosciuto al cabottaggio, potrebbe dimostrarsi pericoloso costituendo un precedente ad eventuali analoghe richieste dell'armamento maggiore mentre anche i noli internazionali stanno rapidamente declinando, così come potrebbe costituire un altro pretesto ad altre categorie industriali e commerciali.

In conclusione è da ritenersi che se lo Stato avesse a sostenere qualche sacrificio per questa branca della nostra marina, che ne è ben meritevole, dovrebbe farlo organicamente, evitando interventi che non servono se non a prolungare situazioni insostenibili come molti altri casi di pesanti complessi industriali purtroppo comprovano. Il naviglio minore risulta sovrabbondante in questo momento: come del resto sono tutti i mezzi di trasporto interni. Nessun intervento dello Stato può eliminare questo dato di fatto. Ma esso potrebbe navigare, sia pure faticosamente, anche con noli modesti, se riuscisse a ridurre il costo dell'esercizio. È peraltro da sperare che, col miglioramento dell'economia italiana e con la ripresa dei rapporti normali di commercio con gli altri paesi, la sovrabbondanza venga notevolmente corretta.

Resta a vedere come si possa superare l'attesa. Qualche indiretto e temporaneo intervento dello Stato, contenuto in confini per cui non gravi eccessivamente sul Tesoro, potrebbe favorire il passaggio alla ripresa, che aiuterebbe insieme a superare la crisi che, di conseguenza, ha investito anche i piccoli cantieri, oggi in gran parte inoperosi.

I SERVIZI DELLA PESCA MARITTIMA.

Il problema della pesca è considerato in vari, ma modesti capitoli di questo bilancio.

È qui pregiudizialmente da osservare che l'organizzazione degli uffici centrali della pesca reclama una soluzione adeguata. Già di compe-

tenza di un Commissariato generale essi la attendono da tempo. Nell'anno 1943 seguirono la Marina mercantile al Ministero delle Comunicazioni; nel 1944 furono attribuiti a quello dell'Agricoltura e infine nel 1947 andarono suddivisi fra quest'ultimo e la Marina mercantile. Alla Marina mercantile è stata attribuita la pesca marittima, restando all'Agricoltura la pesca interna con tutti gli istituti ittico-biologici e scientifici. I risultati della suddivisione e soprattutto del suo modo non possono considerarsi soddisfacenti nè sotto il punto di vista degli interessi delle varie categorie che esercitano l'attività peschereccia, nè dal punto di vista dell'interesse generale. Superfluo rilevare che i prodotti ittici costituiscono un importante elemento all'alimentazione popolare e rappresentano anche una fra le principali voci dell'importazione in questo settore.

Ora a causa dei ripetuti successivi passaggi e soprattutto della suddivisione non si è potuto raggiungere un efficace funzionamento nella amministrazione, nè prendere alcuna iniziativa. Attualmente, come è noto, è unanime il voto delle categorie interessate e dei tecnici per la riunificazione dei servizi devolvendoli ad un organismo che potrebbe essere un Commissariato o almeno una Direzione generale dipendenti da un unico Ministero quale apparirà il più adatto allo sviluppo di questa preziosa forma di attività produttrice. Nel bilancio che esaminiamo le spese appaiono davvero preventive in una forma oltremodo modesta: e cioè 3 milioni (il triplo dello stanziamento precedente) per la vigilanza sulla pesca e 10 milioni (trasportati dal bilancio dell'Agricoltura) per promuovere l'incremento della pesca marittima e delle industrie accessorie. La Commissione, pur condividendo le preoccupazioni finanziarie dell'era, deve però augurarsi che queste assegnazioni vengano migliorate apparendo assolutamente inadeguate all'aiuto necessario ad una attività di tanta importanza nella vita del nostro popolo.

IL REGISTRO NAVALE.

Un cenno dobbiamo fare alla condizione della attuale amministrazione del « Registro Italiano Navale » che esercita funzioni di notevole rilievo nel nostro armamento e che è

oggetto di discussioni e polemiche che sembra opportuno eliminare.

Come è noto, il « Registro Italiano Navale » è stato riordinato con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato in data 22 gennaio 1947, n. 340.

La composizione del Consiglio di amministrazione, quale è risultata, non ha soddisfatto le categorie interessate nel suo funzionamento, nè è riuscita a conferire all'istituto quella fiducia nel campo internazionale che gli è necessaria perchè possa svolgere le sue funzioni.

Tale disagio è stato accentuato con le dimissioni di quasi tutti i designati dalle categorie particolarmente interessate (armatori, assicuratori, costruttori, siderurgia, armamento di linea). Non è certamente pensabile di poter conferire, dato l'interesse che lo Stato ha nello svolgimento delle funzioni dell'istituto e i compiti che gli sono demandati, al Registro Italiano Navale un carattere esclusivamente privatistico, ma appare conveniente che la legge venga rapidamente riformata, per far sì che il suo funzionamento sia il risultato della necessaria cooperazione tra interessi pubblici e privatistici, in quanto l'attuale stato di inferiorità, in sede internazionale, rispetto ad altri istituti di classifica, costituisce un aggravio per la vita della marina mercantile e nuoce al prestigio della vita marinara italiana che, in altri settori, ha saputo ritrovare tanto rapida riorganizzazione.

AVIAZIONE CIVILE E MARINA MERCANTILE.

Il grande sviluppo, che sta assumendo l'aviazione civile, impone il problema della sua riorganizzazione anche all'Italia.

L'aviazione civile nelle principali e più progredite nazioni del mondo assolve ormai ad una funzione di primaria importanza che incide sull'economia generale dei vari paesi per effetto del traffico aereo sia nazionale che internazionale sviluppantesi nei trasporti rapidi dei passeggeri, delle merci pregiate e della posta, nonchè del turismo.

La posizione geografica dell'Italia ne fa un ricercato scalo e punto di confluenza delle linee internazionali.

Il problema dell'organizzazione dell'Aviazione civile è stato accennato e trattato nella nostra Assemblea in occasione della discussione del bilancio della Difesa, essendo quella tuttora alle dipendenze del dicastero dell'Aviazione militare, che fa parte della Difesa riunita. Nella evidente diversità degli scopi e dei metodi delle due aviazioni — la militare e la civile — è stata affacciata la proposta della creazione di una amministrazione distinta senza però che la proposta si sia estesa al distacco della civile dal Ministero della Difesa.

Il sottoscritto relatore coglie l'occasione della discussione del bilancio della « Mercantile » per richiamare l'attenzione sulla opportunità che l'Aviazione civile trovi invece non solo una organizzazione amministrativa autonoma da quella militare, ma sia attribuita al Ministero della marina mercantile, quale idea egli ebbe già ad esprimere reggendo questo dicastero, sollevando naturali reazioni e resistenze.

Le stesse resistenze, del resto si incontrano, per lunghi decenni, quando si trattò di dare autonomia alla Marina mercantile, mentre la recente esperienza ha dimostrato quanto sia stata utile, agli effetti pratici della ricostruzione del nostro naviglio da traffico, averla resa autonoma dalla Militare.

Purtroppo l'Aviazione civile italiana non ha saputo, in questo difficile dopoguerra, trovare lo slancio e l'attuazione ricostruttiva che la Marina mercantile può oggi orgogliosamente vantare a vantaggio dell'economia nazionale pure avendo dovuto affrontare problemi e superare difficoltà di ogni guerra. I tentativi fatti, anche con notevoli sacrifici finanziari, per creare una rete di rapporti aerei italiani non hanno davvero conseguito risultati da potersi definire anche mediocrementemente soddisfacenti. Tanto vero che il problema si impone oggi all'attenzione del Governo e della Nazione e si prospetta il pericolo che anche in questo campo lo Stato, e solo lo Stato, sia chiamato a sostenere i gravi oneri del finanziamento e del relativo « deficit » di imprese che non sono organizzate su basi commerciali ed economiche.

Egli è che una amministrazione militare non può efficacemente disciplinare l'attività di una industria civile, qual'è quella dei trasporti aerei, essendo i principi dell'amministrazione militare spesso e necessariamente se non addirittura fatalmente informati a criteri non corrispondenti a quelli cui devono tassativamente informarsi una iniziativa ed una gestione a tipo ed a scopo commerciale. Ciò non sia detto per diminuire i meriti dell'Amministrazione militare, la quale ha compiti e finalità particolari, ma semplicemente perchè il concetto della specializzazione del mondo moderno ci impone di delimitare esattamente il campo di azione di ciascuna amministrazione. E ciò vale tanto maggiormente in questo momento, nel quale l'economia italiana, se vorrà risorgere viva e veramente vitale, dovrà disporre di forze produttive sane ed attive, tecnicamente preparate ai propri specifici compiti industriali e commerciali; le quali anche nel campo dei trasporti aeronautici potranno essere utilmente messe in valore solo da un'amministrazione civile.

I legami fra l'Aeronautica civile e la Marina mercantile sono stati del resto, anche dal punto di vista giuridico, altissimamente affermati nel Codice della Navigazione (del quale, osserviamo fra parentesi, è tempo di sollecitare la pubblicazione dell'atteso Regolamento) il quale disciplina precisamente in un unico testo e con norme similari la navigazione marittima e quella aerea.

E benchè, in fondo, l'analogia degli istituti giuridici non sia che una conseguenza delle esigenze della pratica quotidiana, pure sarà bene precisare che i legami economici sono assai forti fra le due attività. In molti casi, l'armamento marittimo si è reso promotore di ardite iniziative aeronautiche sia in collegamento con le linee di navigazione, sia del tutto autonome. Ma soprattutto la organizzazione finanziaria, agenziale e del traffico presenta sorprendenti identità di forme fra le due attività.

La differenza fondamentale sta invece nell'organizzazione tecnica che nella marina mercantile si realizza nell'organizzazione portuale, nei fari e segnalamenti marittimi ecc., e che nell'aeronautica si realizza nella cosiddetta

infrastruttura, costituita da aeroporti, aerofari, ecc. Pure, in questo campo vi è tendenza a studiare insieme i problemi della sicurezza della navigazione, attraverso i moderni sistemi radiotecnici sì che i problemi della salvaguardia della vita umana sono ora studiati internazionalmente dalla marina mercantile in collaborazione con le organizzazioni aeronautiche e precisamente fra l'« Organizzazione internazionale per l'Aviazione civile ». (I.C. A. O.) e l'Unione delle Telecomunicazioni, l'Ufficio Internazionale Meteorologico e il Consiglio Provvisorio Consultivo Marittimo. Si tratta per ora di studiare una collaborazione ai fini della sicurezza in mare; ma è evidente che anche nel campo tecnico l'organizzazione dell'aeronautica potrà avere molti altri punti di contatto con la Marina mercantile. Del resto, da oltre un anno, funziona sulla rotta dell'Atlantico settentrionale un sistema di stazioni meteorologiche e di salvataggio galleggianti le cui funzioni valgono tanto per l'aeronautica che per la navigazione marittima.

Alla riunione dell'Aviazione civile alla Marina mercantile, in un dicastero che potrebbe assumere il nome di « Ministero della Navigazione Marittima ed Aerea » osteranno certo opposizioni da parte di pur rispettabili interessi individuali, preoccupati di poter venir lesi o sminuiti dal provvedimento. Ma queste preoccupazioni sono infondate. Chiunque si dovrà proporre — nella auspicata nuova formazione — di organizzare l'Aviazione civile dovrà necessariamente tenere il massimo conto di quanto è stato fatto in questo campo e degli uomini tutti che sono già qualificati nella materia e nei servizi. D'altra parte tali saranno i progressi dell'organizzazione tecnica e i risultati sul terreno economico-commerciale che vi sarà modo di dare le soddisfazioni che meriteranno a tutti quanti contribuiranno a creare una attività fruttifera e rispondente ai bisogni del nostro Paese. Non vi è poi dubbio che sarà facilmente trovata la via per la migliore intesa fra l'Aviazione militare (quale potremo ricostituire e che dovrà avere compiti del tutto specifici) e quella che sarà la nuova organizzazione della Aviazione civile. Non diversamente da quanto, nel suo complesso, è avvenuto fra la Marina mercantile

e la Marina militare. Insomma, la soluzione appare una cosa pratica e conveniente: ed è da augurarsi che incontri in questo e nell'altro ramo del Parlamento la sua logica attuazione nel grande quadro del risanamento dell'economia nazionale e della riorganizzazione dell'Amministrazione statale.

PER UNA GRANDE POLITICA MARINARA.

A conclusione di questa esposizione sulla situazione e sui problemi della marina mercantile e dei traffici marittimi un appello ci viene spontaneo, che speriamo condiviso o quanto meno seriamente considerato dalla nostra Assemblea.

Occorre completare, rinnovare, *raddoppiare* la disponibilità attuale, ristabilendo linee e riconquistando mercati, ridando possibilità di vita e di risanamento finanziario alle grandi società di «preminente interesse nazionale», alcune delle quali però permangono in condizioni di esercizio al tutto antieconomico avendo conservata ed anzi appesantita la organizzazione ante-bellica malgrado la decimazione delle flotte e la riduzione dei servizi — e soprattutto incoraggiando in ogni modo le libere iniziative le quali con minori esigenze e spese generali e con maggiore economia di energie possono fare miracoli ove in esse non si continuino a vedere solamente dei profittatori cui lo Stato abbia ad interessarsi dall'unico punto di vista fiscale. Non v'è alcuna ragione perchè l'Italia, la quale possiede abbondante un materiale umano qualificatissimo, non possa emulare la Norvegia, la Svezia, l'Inghilterra e prevalere sulla Francia nella industria marittima eliminando la disoccupazione della gente di mare, aprendo molteplici possibilità alle attività collaterali, compensando coi proventi dei noli e dei passaggi la valuta necessaria a riequilibrare la bilancia dei pagamenti dissestata, oltrechè dalle esigenze di una cresciuta popolazione, dalla perdita delle rimesse degli emigranti e dalla stasi perdurante del turismo. È da tener presente che altre Nazioni, per nulla pressate dalla sovrabbondanza di mano d'opera, si preparano ad accaparrarsi la ripresa dei trasporti e dei traffici con il favore o l'intervento diretto

dello Stato. In Italia lo Stato sovvenziona, spesso a fondo perduto, una quantità di industrie che non mostrano capacità di recupero e di risanamento. Perchè non dovrebbe invece provvedere a facilitare il finanziamento delle iniziative marittime, mettendo l'armamento nazionale — *tutto* l'armamento nazionale — nelle condizioni di quello straniero?

Ed intanto le nazioni concorrenti hanno in esecuzione grandiosi programmi di costruzione battendo già nel tempo l'armamento italiano — i cantieri inglesi sfornano una nave al giorno per commesse interne ed estere — mentre l'80 per cento dei nostri cantieri, con la fine dell'anno in corso, gireranno a vuoto a carico del Tesoro e stanno per intanto costruendo poche navi che noi cediamo ai committenti stranieri perdendo il 40 per cento del costo reale di produzione. Sotto questo aspetto la Commissione, pur riservandosi piena facoltà di giudizio sull'annunciato disegno di legge che il Governo presenterà per incrementare la produzione dei nostri cantieri destinata all'armamento nazionale, si compiacerà che il problema venga una buona volta, purtroppo con ingiustificato ritardo, alla discussione del Parlamento.

La gravità dei problemi tecnici amministrativi e finanziari, che verranno fatalmente sul tappeto, suggerisce la convenienza di creare nel dicastero della Marina mercantile il posto e la funzione di un «*Segretario generale permanente*» per garantire continuità di indirizzo e di lavoro all'Amministrazione nei cambiamenti del titolare del portafoglio di piazza della Minerva, e consiglia di accrescere l'efficienza del Consiglio Superiore, il quale nei pochi mesi trascorsi dalla sua composizione si è dimostrato un apprezzabile organo di consulenza e di propulsione. È infine augurabile si costituisca al più presto un Comitato di parlamentari delle due Camere il quale, al disopra delle divergenze di partito, si metta su di un comune terreno di propaganda e di azione per stimolare e risolvere le questioni marittime.

Una grande politica marittima deve interessare tutta la nazione, dalle Venezie alla Sicilia e alla Sardegna, dalla Liguria a Napoli ed alle Puglie, insomma tutti i centri, le zone ed i numerosi ceti marinari e dovrebbe essere

reclamata specie e più fortemente dal Mezzogiorno dove abbondano le popolazioni marittime e si lamenta la carenza di altre attività industriali e commerciali.

L'urgente necessità di rifare severamente la economia italiana, sconquassata dalla guerra, per accrescere al popolo altre occasioni di lavoro e nuove fonti di un migliore benessere sociale imporrà la soluzione dei problemi oggetto del nostro affanno e della nostra fede!

* * *

Con questa introduzione, cui ci ha offerta occasione, passiamo allo

ESAME DEL BILANCIO.

LA PREVISIONE DELLA SPESA.

Lo stato di previsione della spesa di questo Ministero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949 nel disegno di legge presentato dal Ministro del tesoro alla Camera dei deputati il 12 giugno 1948 era contenuto in una spesa complessiva di lire 1.818.206.000, di cui lire 1.708.395.000 riguardanti le spese effettive ordinarie e lire 109.811.000 quelle effettive straordinarie. Le spese effettive (ordinarie e straordinarie) in confronto dell'esercizio precedente, segnavano un aumento di lire 60.336.000 risultante dalla differenza fra l'aumento di lire 1.168.096.000 (dipendente principalmente dai vari miglioramenti al personale e all'aumento delle spese per sovvenzioni alle Società assuntrici dei servizi marittimi) e la diminuzione di lire 1.107.760.000 (costituita da minori necessità pel noleggio e la requisizione di naviglio mercantile, e dei servizi dipendenti dalla guerra e dalla cessazione della legge relativa alle riparazioni e al ricupero delle navi sinistrate).

La nota di variazione successivamente presentata propone l'aggiunta di un articolo (2°) che autorizza la spesa straordinaria di otto milioni per provvedere alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto terrestri danneggiati durante la guerra adibiti ai servizi delle capitanerie di porto ed uffici dipendenti; e variazioni per esigenze verificate tra la presentazione dello stato di previsione della spesa e la nota di variazione presentata il 3 settembre u. s. Da tale nota si rilevano le seguenti variazioni:

a) aumenti:

1° per indennità militare agli ufficiali delle Capitanerie di porto	L.	41.600.000
2° per integrazione alle società di preminente interesse nazionale (decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754) . .		1.700.000.000
3° per contributo straordinario a favore del Provveditorato al porto di Venezia per la ricostruzione del silos granario (decreto legislativo 8 febbraio 1918, n. 431) . .		75.000.000
4° per spese per la vigilanza delle società di navigazione e dei cantieri e degli stabilimenti di costruzioni navali		2.050.700
	L.	1.818.650.700

b) diminuzioni:

apportate dal Comitato interministeriale per la riduzione delle spese dello Stato, per i titoli e gli importi seguenti nella spesa ordinaria:

1° Lavoro straordinario del personale civile	L.	1.500.000
2° Autovetture uffici tecnici.		200.000
3° Assegni e indennità addetti Gabinetto e Segreteria . .		375.000
4° indennità a commissioni . .		200.000
5° indennità di missione al personale dell'Amministrazione centrale		1.000.000
6° indennità al personale delle Capitanerie		900.000
7° spese di trasporto personale Capitanerie		500.000
8° spese uffici Capitanerie . .		500.000
9° indennità ufficiali Capitaneria		10.000.000
10° arredi, mezzi nautici, spese Capitanerie		5.000.000
	L.	20.175.000

b. 2° diminuzioni per soppressione del capitolo 6° dello stato di previsione (compensi per straordinario al personale militare delle Capitanerie in applicazione del decreto legislativo 5 maggio 1948L.	11.500.000
	<hr/>
L.	31.675.000
	<hr/> <hr/>

E cioè: in aumento . . . L.	1.818.650.700
in diminuzione	31.675.000
	<hr/>
L.	1.786.975.700
	<hr/> <hr/>

Con un aumento complessivo di lire 1 miliardo 786.975.700 portando così la previsione delle spese per il 1948-1949 a lire 3.605.181.700 che può ripartirsi per sommi capi in lire 2 miliardi 728.631.700 attinenti ai servizi della Marina mercantile e in lire 876.550.000 attinenti al personale (civile e militare).

Il Relatore non può non osservare che le riduzioni di talune impostazioni, specie di quelle per le Capitanerie di porto, apportate dal cosiddetto « Comitato della scure » (capitoli 34-35-37-38-41), causeranno notevoli difficoltà a taluni servizi essenziali delle stesse, con grave discapito per l'Amministrazione.

IL BILANCIO DELLO SCORSO ESERCIZIO (1947-48).

È interessante riferirsi, per la comprensione del preventivo attuale, al bilancio dello scorso esercizio:

preventivo delle spese del Ministero esercizio 1947-48. L.	1.757.900.000
durante l'esercizio con note di variazioni si aggiunsero	8.349.000.000
	<hr/>
TotaleL.	10.106.900.000
	<hr/> <hr/>

che può considerarsi il consuntivo dell'esercizio, perchè corrisponde quasi totalmente

agli impegni risultanti dal Conto del Tesoro 30 giugno 1948 (vedi *Gazzetta Ufficiale* n. 206 del 4 settembre 1948, pag. 35):

Infatti secondo il conto del Tesoro al 30 giugno 1948 risultano pel Ministero marina mercantile:

spese ordinarie L.	1.596.450.850
spese straordinarie	8.484.277.500
	<hr/>
con un totale di impegni di. L.	10.080.728.350
	<hr/> <hr/>

Dallo stesso conto del Tesoro (pag. 13) risulta che i pagamenti fatti durante l'esercizio 1947-48 fino al 30 giugno 1948 furono di appena lire 2.302.281.070 e precisamente:

in conto competenze . . . L.	1.293.964.786
in conto residui precedenti bilanci	1.008.316.284
	<hr/>
L.	2.302.281.070
	<hr/> <hr/>

Dimodochè allo stato degli atti sugli impegni assunti nel 1947-48 si sarebbero fatti pagamenti per lire 1.293.964.786 risultando così residui passivi per lire 8.786.863.564 (lire 10.080.728.350 meno 1.293.964.786 uguale a lire 8.786.763.564).

Appare opportuno indicare a sommi capi la ripartizione degli impegni dell'esercizio 1947-1948 per lire 10.080.728.350:

1° Legge per le nuove costruzioni navali (Benni 10 marzo 1930, n. 330, e Cappa 29 giugno 1947, n. 779) L.	5.050.000.000
2° Liquidazione delle gestioni per il noleggio e la requisizione del naviglio mercantile per conto delle amministrazioni dello Stato . .	2.314.000.000
3° Spese inerenti ai servizi marittimi sovvenzionati . .	916.800.000
4° Altri servizi attinenti alla Marina mercantile e spese varie ivi comprese lire 75 milioni per contributo straordinario al Provveditorato del porto di Venezia per la	

ricostruzione del silos granario (decreto legge 8 febbraio 1948, n. 430) e per il concorso spettante all'Italia alla vigilanza dei ghiacci del nord atlantico (convenzioni di Londra del 20 gennaio 1915 e 31 maggio 1929).	168.910.350
5° Per compensi di riparazione e ripristino di navi mercantili sinistrate (decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686) . .	645.000.000
6° Per assegnazioni straordinarie per spese relative a servizi e prestazioni della Marina mercantile dipendenti dalla guerra . . .L.	331.400.000
7° Per spese relative al personale civile e militare . . .	655.418.000
Totale . . . L.	10.080.728.350

DIMINUZIONI ED AUMENTI.

La differenza fra gli stanziamenti effettuati per la Marina mercantile nell'esercizio 1947-48 in complessive lire 10.080.728.350 e la previsione per il 1948-49 in lire 3.605.181.700, tenute presenti le variazioni apportate con la nota di variazione presentata dal Ministero del tesoro il 3 settembre 1948, è dovuta per sommi capi alle seguenti

diminuzioni:

per lire 5.000.000.000 alla scadenza delle provvidenze per le nuove costruzioni (legge 29 giugno 1947, n. 779);

per lire 645.000.000 per lo scadere del termine di ricupero e della rimessa in efficienza delle navi mercantili sinistrate (decreto legislativo 19 ottobre 1945, n. 686);

per lire 331.000.000 per la cessazione delle assegnazioni straordinarie per spese relative a servizi e prestazioni dell'Amministrazione della Marina mercantile dipendenti dalla guerra;

per lire 2.294.000.000 per la eliminazione delle somme occorrenti per spese residue rela-

tive alla gestione del naviglio noleggiato o requisito.

In tali somme vi erano comprese anche gli indennizzi per perdite per fatto di guerra delle navi requisite e noleggiate dalla Marina mercantile per esigenze delle amministrazioni dello Stato esclusa la Marina militare.

Ed *all'aumento*

per lire 1.700.000.000 per integrazione alle Società di preminente interesse nazionale in conseguenza del decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754.

Tale situazione verrebbe naturalmente a cambiarsi nel corso dell'esercizio attuale se verranno approvate dal Parlamento le nuove provvidenze per le costruzioni navali, in sostituzione di quelle scadute nello scorso esercizio finanziario 1947-1948, che l'onorevole Ministro si è impegnato a presentare.

CHIARIMENTI

SULLE SOVVENZIONI ALLE SOCIETÀ.

Per le Società esercenti servizi marittimi le sovvenzioni previste dalle vigenti convenzioni (in base alla legge 7 dicembre 1936, n. 2089), sono le seguenti:

a) per le Società di preminente interesse nazionale:

« Italia » . .L.	15.000.000
« Loyd Triestino »	95.000.000
« Adriatica » . .	48.045.000
« Tirrenia » . .	83.000.000
	<hr/>
	L. 241.045.000

b) per le Società minori:

« Toscana » . .L.	4.100.000
« Partenopea » .	4.150.000
« Eolia »	2.950.000
« La Meridionale »	3.134.000
« Istria-Trieste »	3.200.000
« Fiumana » . . .	13.000.000
	<hr/>
	» 30.534.000
	<hr/>
	L. 271.579.000

Per le Società minori la sovvenzione base deve essere maggiorata in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile (articolo 2 delle rispettive convenzioni e articolo 3 della legge 23 gennaio 1941, n. 52); inoltre bisogna anche tener conto che per effetto della stessa legge « Provvedimenti a favore delle aziende esercenti servizi marittimi d'interesse locale » alle Società minori va corrisposto il contributo straordinario per il reintegro della perdita d'esercizio verificatasi nella gestione delle linee.

Perciò, l'onere per i servizi sovvenzionati minori fu previsto, tra sovvenzione e contributo straordinario, nella misura complessiva appresso indicata:

Toscana	L.	147.000.000
Partenopea		227.000.000
Eolia		152.000.000
La Meridionale		233.000.000
Istria-Trieste	— — —	
Fiumana	— — —	
	L.	759.000.000

Nessuna previsione appare per la Società « Fiumana » e Istria-Trieste perchè all'epoca nelle quali le previsioni furono fatte, era in corso la procedura di rescissione delle convenzioni con le dette Società. Costerebbe però che invece, successivamente, la rescissione è stata revocata dal Ministero, sicchè le due società avrebbero riavuto il diritto alle sovvenzioni e relativi contributi.

Riepilogando, per l'esercizio finanziario 1948-1949 si richiede il seguente stanziamento:

a) per le Società di preminente interesse nazionale	L.	241.000.000
b) per le Società esercenti servizi marittimi di interesse locale		759.000.000
	L.	1.000.000.000

Il Ministero del tesoro (Ragioneria generale dello Stato - Ispettorato generale del bilancio) in sede di esame delle previsioni, ridusse - per ragioni di economia, - lo stanziamento previsto alla minore somma di lire 800.000.000.

A quest'ultima somma di lire 800.000.000 è stata aggiunta quella di lire 1.700.000.000

in applicazione de decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754 che prevede la corresponsione alle Società di navigazione di preminente interesse nazionale di un acconto in misura non superiore al 6 per cento dell'importo dell'integrazione iscritta in bilancio per consentire l'utile del 4 per cento al capitale azionario come previsto dall'articolo 7 del regio decreto legge 7 dicembre 1936, n. 2081, relativo al nuovo assetto delle linee di navigazione in concessione alle predette Società.

L'integrazione viene applicata in relazione ai risultati quadriennali.

Pertanto lo stanziamento di lire 1.700.000.000 è stato fatto con riferimento al quadriennio 1945-1946-1947 e 1948 tenendo conto però soltanto dei risultati dei primi tre esercizi 1945-1946 e 1947 (60 per cento di 2.885.000.000 lire 1.700.000.000) e riferisce alle tre società di preminente interesse nazionale « Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia » esclusa cioè la sola società « Italia » che non ha bisogno dell'integrazione apparendo i suoi bilanci del 1945, 1946 e 1947 chiusi complessivamente in attivo.

Non appare e non poteva del resto apparire nello stato di previsione la spesa destinata ad aggravare nuovamente i bilanci delle quattro società di p. i. n. quando il Tesoro concederà il proprio benessere al miglioramento del trattamento di liquidazione e di stipendi al numeroso personale impiegatizio e di stato maggiore, che sarebbe stato concordato fra le organizzazioni sindacali e i dirigenti della Finmare per parecchi miliardi. È però necessario tenere conto di questa preoccupante eventualità.

* * *

In appendice il bilancio reca lo stato di previsione della gestione autonoma degli Uffici del lavoro portuale per la quale viene previsto un avanzo dell'esercizio in corso di circa 8 milioni che è da augurarsi possa realizzarsi.

CONCLUSIONE.

Ciò esposto in merito al bilancio, possiamo in merito concludere osservando:

1° il bilancio del recentemente costituito Ministero della marina mercantile non pre-

senta la struttura complicata dei bilanci di molti altri dicasteri ed ha un carattere di economicità che non si trova sempre in consimili documenti;

2° il rapporto fra le spese per il personale e le spese per i servizi appare al tutto normale;

3° in quanto ai «servizi», il problema delle convenzioni che risalgono al 1936 avrebbe suggerito approfondirne l'esame — già iniziato — per una eventuale revisione onde cercare di ridurre, specie per alcuni di essi, gli oneri a carico dello Stato.

4° a parte infatti le società che, essendo comprese al 100 per cento nella *Finmare* appartengono, in sostanza, al patrimonio dello Stato — e per alcune delle quali si impone la necessità di un riordinamento meno dispendioso di quello che hanno conservato ed appesantito —, per tutte le altre non sarebbe inutile considerare la convenienza della risoluzione delle convenzioni e di una indagine profonda sui servizi da riorganizzare e da convenzionare e sulla vera spesa da far carico all'Erario: aprendo quindi anche una gara colle opportune garanzie del materiale da offrire ai concorrenti.

In proposito viene la osservazione e la domanda sulle ragioni che possono aver indotto il Ministero della marina mercantile (che già aveva denunciato nell'inverno scorso la convenzione colla « Società Istria-Trieste » per l'assoluta impossibilità in cui questa venne a trovarsi di eseguire i servizi sovvenzionati

dopo il passaggio della regione istriana alla zona B. del cosiddetto Stato Libero resistendo poi alle molteplici pressioni di privati interessi locali miranti a far rivivere la convenzione colla relativa sovvenzione), ad annullare invece recentemente il provvedimento, con assai grave onere per l'Erario e senza corresponsione di un utile servizio.

Lo stesso devesi osservare per la Società « Fiumana » potendo dubitarsi che per questa come per l'altra società le avanzate ragioni politiche — abilmente manovrate — abbiano rappresentato un pretesto a reclami di interessi particolari.

Apparirebbe meglio rispondente alla norma di una buona amministrazione esprimere e concretare la solidarietà della Nazione e l'aiuto dello Stato ai fratelli di Trieste e dell'Istria favorendo il loro sforzo ricostruttivo con provvidenze economicamente redditizie anziché con sovvenzioni particolaristiche le quali, anziché indirizzarsi a stimolare iniziative e lavoro, si disperdono a far sopravvivere il costoso apparato di organismi attualmente senza pratica ragione di essere.

Con queste osservazioni incidentali la Commissione vi invita — Onorevoli Senatori — ad approvare il disegno di legge relativo allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1° luglio 1948-50 giugno 1949.

CAPPA, relatore.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949, in conformità dell'annesso stato di previsione.

Art. 2.

È autorizzato per l'esercizio finanziario 1948-1949 la spesa straordinaria di lire 8.000.000 per provvedere alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto terrestre, danneggiati durante la guerra, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti.