

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1179-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE ANGELINI ARMANDO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro di Grazia e Giustizia

col Ministro del Bilancio

col Ministro delle Finanze

col Ministro del Tesoro

col Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni

e col Ministro delle Partecipazioni Statali

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 LUGLIO 1960

Comunicata alla Presidenza il 26 giugno 1961

Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale

INDICE

—

RELAZIONE	Pag. 3
ALLEGATI	» 22
DISEGNO DI LEGGE	» 47

ONOREVOLI SENATORI. — I rapporti fra lo Stato e le Società esercenti i servizi marittimi di preminente interesse nazionale sono a tutt'oggi disciplinati dai regi decreti-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, e 7 dicembre 1936, n. 2082.

Per avere un'idea concreta ed il più possibilmente esatta della odierna situazione del settore sembra opportuno ricordare quelle che erano le posizioni preesistenti alla regolamentazione attuale, vale a dire la situazione anteriore al regio decreto-legge del 7 dicembre 1936.

I servizi, infatti, erano allora gestiti da ben 9 Società diverse, di cui alcune in gravissime, irreparabili condizioni di crisi sia finanziaria e sia di esercizio.

Occorreva, quindi, riorganizzare la struttura del settore allo scopo di adeguarlo alle nuove necessità e, nello stesso tempo, allo scopo di eliminare quelle cause — fra le quali anche le interferenze e la concorrenza derivante da sovrapposizione, sullo stesso percorso, di navi appartenenti ad aziende diverse — che minavano alla base il progredire dei traffici marittimi nazionali e ritardavano un più deciso inserimento della nostra flotta mercantile particolarmente efficiente sulle rotte concorrenziali straniere.

Fu così che a fine 1936 sorsero le quattro Società « Italia », « Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia » che in ventitre anni hanno indubbiamente bene assolto i compiti loro affidati, specie nel dopoguerra, contribuendo, anche efficacemente, alla rinascita prima ed al potenziamento qualitativo, poi, della marina italiana, fornendo con i loro servizi un efficace strumento per la evoluzione economica del Paese.

Nel quadro di quel provvedimento, che possiamo definire fondamentale, furono, quindi, per la prima volta, delimitati, per ciascuna Società, i singoli settori di traffico e con essi

il numero delle linee da effettuare; linee cui fu riconosciuto il carattere di « preminente interesse nazionale ».

In tal modo alla Società « Italia » furono riservate 12 linee nel settore delle Americhe, al « Lloyd Triestino » 20 linee nel settore Australia, Asia ed Africa oltre Suez e Gibilterra, all'« Adriatica » 24 linee nel settore dell'Adriatico e del Mediterraneo Orientale ed infine alla « Tirrenia » 28 linee nel settore del Tirreno, dell'Africa Settentrionale, del Mediterraneo Occidentale e sulle rotte del Nord Europa.

Sempre nel quadro della legge del 1936 fu costituita anche la Società finanziaria marittima « Fimmare » alla quale fu affidato il compito di provvedere alle esigenze d'ordine finanziario dei trasporti marittimi di preminente interesse nazionale e quindi, in ultima analisi, al finanziamento delle quattro Società nonché al necessario coordinamento tecnico delle loro attività: compito questo di notevole portata perchè destinato, da un lato, a garantire, nei riguardi dello Stato, la efficienza e la regolarità dei servizi di preminente interesse nazionale e, dall'altro, a coordinare efficacemente l'azione armatoriale delle quattro Società, che venivano a formare un blocco unico in tutti i rapporti esterni.

La flotta complessiva del Gruppo « Fimmare » risultò allora costituita di 206 unità passeggeri, miste e da carico, per un tonnellaggio complessivo di tonnellate di stazza lorda 1.357.463 che rappresentano addirittura il 43 per cento della intera flotta nazionale.

È da notare che, per assolvere ai propri compiti ed ai propri impegni, le suddette quattro Società presero a noleggio altre 35 navi per ulteriori 143.000 tonnellate di stazza lorda. Nel periodo successivo, per un ammodernamento ed un aggiornamento delle proprie flotte, le Società provvidero alla costruzione di 25 navi per un complesso di 130

mila tonnellate di stazza lorda che entrarono gradatamente sulle linee del Gruppo.

Nacquero, quindi, in questo clima e con questi intendimenti, le note convenzioni fra lo Stato e le Società « Italia », « Lloyd Triestino », « Adriatica » e « Tirrenia », che il presente disegno di legge governativo mira a modificare per adeguarle alle presenti necessità del settore.

* * *

Il concetto fondamentale delle convenzioni cui abbiamo fatto cenno fu quello di stabilire una sovvenzione annua (inizialmente fissata in 422 milioni), con revisione quadriennale avente lo scopo di commisurare l'intervento dello Stato ai risultati dell'esercizio, secondo una formula che assicurava al capitale delle quattro Società una retribuzione minima del 4 per cento, partecipando lo Stato stesso (mediante riduzione della sovvenzione) agli eventuali utili superiori all'8 per cento (metà fra l'8 ed il 16 per cento; tutto oltre il 16 per cento).

Sarà opportuno rilevare, a questo proposito, che la nuova regolamentazione diede, sulle prime, risultati positivi; ma il piano di applicazione venne ben presto ad essere sconvolto dal conflitto, per cui le linee di navigazione cessarono di esercitare le loro funzioni, assorbite come furono da altri e più rischiosi compiti, e vennero quindi meno gli elementi di giudizio necessari.

Le conseguenze della guerra furono, come è a tutti noto, particolarmente dolorose e gravi per la nostra marina mercantile ed è opportuno ricordare, in questa sede, che le perdite subite dal complesso di navi della « Finmare » furono eccezionali. Si trattò addirittura del 92,55 per cento della consistenza totale delle flotte sociali delle quattro So-

cietà ed anche delle maggiori e più belle unità dell'intera flotta italiana.

Rimasero, infatti, appena 16 navi per poco più di 107.000 tonnellate di stazza lorda, la maggior parte delle quali non in buone condizioni di efficienza e, naturalmente, logorate da quattro anni di conflitto.

L'intero meccanismo che regolava i rapporti fra lo Stato e le Società andava dunque con urgenza riveduto, dato che la sovvenzione base spettante alle Società stesse secondo la regolamentazione del 1936, con la svalutazione della moneta, era divenuta del tutto irrisoria.

La « Finmare », intanto, dovette polarizzare i suoi sforzi, nel quadro dei coraggiosi interventi governativi atti a favorire o, comunque, ad incoraggiare la ricostruzione della nostra flotta mercantile, per porre le quattro Società in condizioni di esercitare al più presto almeno le principali fra le linee ad esse riservate.

Le tappe di questo cammino difficile possono considerarsi altrettante progressive conquiste sia degli organi dello Stato che hanno dato il loro appoggio all'opera della « Finmare », sia della « Finmare » stessa.

Va osservato, però, che, nel panorama completo delle attività dei trasporti marittimi, il materiale del Gruppo « Finmare » — sia pure potenziato e ricostruito attraverso una coraggiosa politica armatoriale e attraverso i provvedimenti disposti dai vari Governi succedutisi nel dopoguerra, mediante il ripristino delle unità sinistrate, l'acquisto di unità « Liberty » e, soprattutto con la costruzione di grandi e modernissime unità — non raggiunge oggi i livelli percentuali dell'anteguerra in rapporto alla consistenza della intera flotta nazionale.

La situazione odierna delle flotte del Gruppo può apparire sufficientemente chiara dal prospetto seguente :

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Navi passeggeri e miste		Navi da carico		TOTALE	
	Numero	Tsl.	Numero	Tsl.	Numero	Tsl.
<i>Navi in costruzione prebellica:</i>						
Superstiti	7	66.576	—	—	7	66.576
Recuperi e restituzioni	9	41.515	2	11.168	11	52.683
Acquisti	2	4.173	1	3.191	3	7.364
TOTALE	18	112.264	3	14.359	21	126.623
<i>Navi Liberty ed N3</i>						
	—	—	18	108.278	18	108.278
<i>Navi di costruzione postbellica:</i>						
Acquisti	3	7.190	9	51.498	12	58.688
Nuove costruzioni	31	326.572	10	44.030	41	370.602
TOTALE	34	333.762	19	95.528	53	429.290
TOTALE GENERALE	52	446.026	40	218.165	92	664.191

In complesso, dunque, considerando sia le navi di costruzione prebellica, recuperate e rimesse in efficienza e quelle di nuova costruzione, il gruppo « Finmare » disponeva al 31 dicembre 1960 di 52 navi passeggeri e miste per un totale di 446.026 tonnellate di stazza lorda e di 40 navi da carico per 218.165 tonnellate di stazza lorda. Si tratta, perciò, di 92 unità per un tonnellaggio complessivo di 664.191 tonnellate di stazza lorda.

* * *

Le convenzioni del 1936 avevano, come è noto, una durata ventennale e quindi venivano a scadere al 31 dicembre del 1956. Pertanto, fin dal 1953, furono iniziati studi e consultazioni fra il Ministero della marina mercantile, il Comitato interministeriale per la ricostruzione (C.I.R.), M.R.I., la « Finmare » e il Ministero del tesoro per predisporre tutti quegli elementi che potessero essere utili alla riorganizzazione del settore.

Non vi è dubbio, infatti, che le linee di preminente interesse nazionale esercitate dal-

le quattro Società, rappresentavano per il Tesoro un onere di notevole portata: si trattava infatti di integrare annualmente lo sbilancio del loro esercizio. Era, quindi, necessario trovare sia una convalida delle necessità di questo onere in rapporto all'interesse generale del Paese e sia una nuova formula per la commisurazione dell'intervento statale.

Fu nominata una Commissione presieduta dal Ragioniere generale dello Stato e composta dal Direttore generale del tesoro, dal Capo di Gabinetto del Ministero del bilancio, dal Direttore generale del traffico marittimo e della navigazione del Ministero della marina mercantile, nonché dal Direttore generale dell'U.R.I., allo scopo di formulare le proposte più idonee per nuove convenzioni per le quali, come detto, avrebbero dovuto essere affrontati non soltanto il problema dei rapporti fra Società e Stato, ma anche la riorganizzazione ed il riassetto del complesso delle linee di preminente interesse nazionale.

Nel marzo del 1955 la relazione redatta dalla Commissione era pronta.

In base ai criteri di massima come sopra fissati la Commissione, prendendo naturalmente in esame la situazione quale appariva alla fine del 1953, proponeva il mantenimento di 30 linee e la soppressione di 11, il ripristino di una linea esercitata prima della guerra e non riattivata (1) ed il passaggio di 5 linee minori ad aziende armatoriali locali (cioè le linee sarde e la Manfredonia-Tremiti, tutte di carattere tipicamente regionale).

Sarà doveroso, a questo punto, un raffronto comparativo escludendo le linee locali: delle 75 linee in esercizio nel 1938, ridotte nel 1953 a 41, la Commissione ne proponeva 31.

Le navi impegnate che (sempre escluse le linee locali) erano n. 235 per 1.478.589 tonnellate di stazza lorda nel 1938 e che nel 1953 risultavano ridotte a sole 82 per 578.758 tonnellate, scendevano, secondo le proposte della Commissione, a 64 per 553.558 tonnellate; si passava così dai 3.118 viaggi del 1938 a soli 1.633 del 1953 ed a 1.713 nella nuova distribuzione di servizi.

Abbiamo premesso che la Commissione aveva lavorato sulle risultanze di traffico e secondo gli aspetti economici e politici in atto nel 1953, cioè più di sette anni fa.

Si consideri che da allora ad oggi nuovi fattori sia positivi e sia negativi sono venuti a modificare notevolmente il panorama economico marittimo con punte di particolare gravità: dalla chiusura del Canale di Suez, che ha rappresentato un caso limite ma da non dimenticare, fino alle difficoltà nelle quali oggi si dibattono i trasporti marittimi.

* * *

È opportuno ricordare, a questo punto, che lo schema di disegno di legge n. 1875, presentato il 6 dicembre 1956 al Parlamento dal Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, e mirante a riorganizzare totalmente le convenzioni e le linee

(1) Linea da passeggeri Adriatico-Nord America, successivamente attuata con le motonavi Saturnia e Vulcania.

di preminente interesse nazionale, decadde per la chiusura della II legislatura.

In quel disegno di legge, però, era già tracciato il principio su cui si basa anche il disegno di legge sul quale il Senato dovrà pronunciarsi e che esaminerò più dettagliatamente in seguito: principio che si riassume essenzialmente nel fatto fondamentale di sostituire l'integrazione di bilancio con la corresponsione di una sovvenzione fissa; il che mentre permette una maggiore autonomia di gestione alle Società collegata con le relative responsabilità, riduce sensibilmente i rischi e gli oneri da parte dello Stato, mentre opportune norme inserite nelle convenzioni lasceranno ad esso sostanziali ed efficaci controlli sulla regolarità ed efficienza dei servizi, in aderenza a tutti i termini fissati nelle convenzioni stesse.

* * *

Riferendomi all'accento sopra fatto circa i mutamenti verificatisi in questi ultimi anni nel campo dell'attività armatoriale e prima di entrare nel dettaglio del disegno di legge, di cui ci occupiamo, ritengo necessario inquadrarlo nella cornice dell'intero panorama dei servizi marittimi, prendendo in esame la reale ed attuale situazione del settore.

Il perdurare nel mercato marittimo di una situazione di depressione, malgrado i saltuari cenni di lieve miglioramento presto scomparsi e, soprattutto, il contrasto con l'andamento dell'economia mondiale in generale, obbligano a pensare che le radici della crisi debbono trovarsi in fattori strutturali e non contingenti.

I primi sintomi della suddetta depressione furono registrati nel periodo successivo alla chiusura del Canale di Suez e logicamente si ritenne allora che il fenomeno fosse di carattere contingente e temporaneo; un lieve miglioramento ne fu, in un primo tempo, la riprova; ma presto la situazione tornò ad aggravarsi. Si pensò di poter attribuirne le cause alla recessione americana della fine del 1957 e del primo semestre del 1958, nonchè a tutta la non felice situazione economica mondiale di quel periodo; ma la congiuntura fu superata ed il fenomeno della crisi del settore dei trasporti maritti-

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mi non ebbe sostanziali miglioramenti; oggi si deve constatare che la netta ascesa del movimento produttivo mondiale non ha influito che minimamente sulla crisi stessa.

Si deve quindi dedurre, come detto, che la depressione del mercato dei trasporti marittimi non è causata da fenomeni contingenti, ma da fattori sostanzialmente più gravi e di più lontana e vasta proiezione nel tempo, cause che non possono che essere individuate nella eccedenza dell'offerta di stiva rispetto alla domanda di trasporto che l'interscambio mondiale — notisi, in notevole espansione — è in grado di presentare. Infatti, dal 1956, l'offerta mondiale di servizi di tra-

sporto marittimo è andata registrando una eccedenza preoccupante rispetto alla domanda. E tale eccedenza non ha dato, anche recentemente, cenno di ridursi; anzi non si è ridotta neppure quando con l'espansione e la ripresa della congiuntura produttiva si è giunti ad una conseguente espansione della domanda di stiva.

Quali le cause del fenomeno? Certamente una non eccessivamente accorta politica delle costruzioni navali in tutto il mondo, politica che trovava la sua ragione di essere in non esatte previsioni dello sviluppo dei traffici marittimi.

Bastano poche cifre per convincersene:

	Navi in costruzione alla fine dell'anno		Navi varate nell'anno		Navi perdute o demolite nell'anno
	Totale	di cui: cisterne	Totale	di cui: cisterne	Totale
	(in migliaia di tsl.)				
1953	6.295	3.549	5.095	2.862	1.459
1956	8.065	3.443	6.670	2.267	777
1957	9.948	4.884	8.501	3.851	1.001
1958	10.003	5.497	9.270	4.775	1.799
1959	9.583	4.871	8.746	4.375	3.406
1960 (9 mesi)	9.124	4.035	6.205	2.646	

Fonte: Lloyd's Register of Shipping.

Non tutti i mali, naturalmente, vengono per nuocere. La costruzione, sia pure troppo intensa, di nuove unità che ha caratterizzato l'attività cantieristica mondiale ha portato al ringiovanimento ed all'evoluzione della funzionalità delle singole flotte.

Ciò non toglie, però, che alcuni fattori di carattere generale, nel panorama degli scambi commerciali, abbiano contenuto i benefici di questo ringiovanimento e miglioramento tecnico delle flotte navali dei vari Paesi.

Basterebbe, a tale proposito, considerare quali eccezionali riflessi negativi abbia avuto sul trasporto marittimo la crisi della domanda di carbone e per contro lo sviluppo di quella del petrolio con il conseguente fab-

bisogno di navi ed attrezzature ben più qualificate, dovendosi per altro prevedere ancora non eccessivamente lontane prospettive di una graduale crisi anche del petrolio quale conseguenza evolutiva delle fonti di energia. Nè si deve dimenticare che, nel quadro mondiale dei trasporti marittimi, una notevole influenza hanno certamente determinato anche i nuovi Paesi marittimi e, quindi, le nuove flotte che essi hanno assai spesso, per ragioni quasi essenzialmente di prestigio, creato o soltanto programmato.

Siamo di fronte, dunque, ad un fenomeno indubbiamente serio che i tecnici del settore hanno definito di « prolungata difficoltà ».

Ma l'esperienza del passato ha dimostrato che il complesso dei fattori che influiscono sull'attività marittima ha un carattere essenzialmente ciclico e ricorrente; è quindi da prevedersi che, in un periodo più o meno ampio, possa ricostituirsi anche in questo settore quell'equilibrio di fattori da cui potrà derivare una sufficiente remuneratività.

Non bisogna, infatti dimenticare, che l'intercambio mondiale è tuttora in aumento; che l'accrescimento delle popolazioni e l'elevazione del livello di vita porteranno all'incremento dei consumi e quindi del fabbisogno dei prodotti distribuiti nelle varie zone terrestri e che infine gli spostamenti della gran massa di questi prodotti devono necessariamente ricorrere al mezzo navale.

Tutto quanto sopra vale naturalmente soltanto per gli scambi commerciali; mentre le influenze sul movimento dei passeggeri hanno origine e andamento diverso. In questo campo, infatti, occorre tener conto del continuo notevole sviluppo che stanno assumendo i trasporti aerei, specie dopo l'acceleramento dell'evoluzione tecnica dei mezzi.

Questo rapido accrescimento, tuttavia, non può dirsi che incida, in un piano di concorrenza, sulle acquisizioni di traffico per il mezzo marittimo che, sia pure con qualche oscillazione, continua a mantenere in massima le sue posizioni. Si tratta quindi, per l'aereo, di un traffico in buona parte nuovo che trae il suo principale impulso dal fattore tempo; anzi, si potrebbe argomentare su di una « complementarietà » reciproca dei due mezzi — aereo e marittimo — che risulterà in definitiva a beneficio di entrambi.

Si aggiunga, infatti, il consolidarsi della mentalità del viaggio nelle favorevoli condizioni determinate dalla intensificazione dei rapporti commerciali e delle relazioni culturali e sociali fra i vari paesi, dall'evoluzione economica generale, dalla elevazione dei redditi nazionali e di quelli medi individuali, dall'espansione del turismo, dalla attività degli enti politici internazionali e così via.

Tutte le considerazioni fatte in precedenza per quanto riguarda sia i trasporti marittimi di merci e sia quelli di persone, portano alla conclusione che le situazioni di una congiuntura più o meno prolungata non debbono fiaccare lo spirito di iniziativa in

un campo di attività di tanta importanza, ma che occorre invece, e forse a maggior ragione, avere il coraggio di vagliare nel tempo, pur con una proiezione realistica, le necessità, i problemi, le prospettive di produzione e di lavoro non soltanto del settore specifico dei trasporti marittimi, ma anche dei molteplici settori che ai trasporti stessi si ricollegano, come quello cantieristico ed in genere di tutte le molteplici attività che all'industria armatoriale sono legate.

Nessun dubbio, dunque, sulla portata che il riassetto dei rapporti fra Stato e Società di navigazione ed il conseguente aggiornamento strutturale delle linee di navigazione di preminente interesse acquista nel piano economico ed in quello non meno vitale dell'occupazione e del felice sviluppo dei problemi di carattere sociale.

Ma è altrettanto certo che una sistemazione definitiva nel settore non si può raggiungere senza la maggiore obiettività e senza l'assoluta consapevolezza dell'aleatorietà di previsioni a largo raggio, e, d'altro canto, del tempo per forza di cose notevole che la concretizzazione di programmi ampi richiede.

* * *

Per scendere alla situazione nazionale, allo sviluppo ed alle prospettive di traffico per le navi del Gruppo FINMARE e dell'armamento privato, sarà sufficiente considerare che, nonostante che il nostro Paese abbia potuto, nel 1959 ed anche nel 1960, registrare nel settore della produzione i più alti livelli di incremento anche conseguenti ad una vigorosa espansione della domanda estera e che tutti gli indici dell'andamento economico abbiano denunciato una chiara ascesa, l'ammontare del prodotto netto dei trasporti marittimi ha dovuto registrare nel 1959 una diminuzione da 110 a 91,5 miliardi, diminuzione che segue quella del 19 per cento registrata nel 1958; nè può dirsi che le risultanze del 1960 siano molto migliori.

A proposito del perfezionamento in linea tecnica e del ringiovanimento, sempre vantaggioso, della flotta mercantile del nostro Paese ritengo utile allegare alcuni dati di particolare interesse che inquadrano la nostra flotta prima come consistenza e poi come età nel quadro mondiale.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Consistenza della flotta italiana alla metà dell'anno		Partecipazione % alla flotta mondiale	Aliquota del naviglio ci-sterniero in %	Aliquota delle unità con 20 anni e più in %	Stazza media unitaria (tsl.)
	(numero navl)	(tsl.)				
1953	1.120	3.455.785	3,7	24,1	37,5	3.086
1956	1.196	4.196.762	4 -	31 -	29,4	3.509
1957	1.253	4.551.956	4,1	29,5	28,6	3.633
1958	1.300	4.899.640	4,2	30,6	26,1	3.769
1959	1.325	5.118.764	4,1	31,4	22,7	3.863
1960	1.312	5.122.240	3,9	33,7	19,3	3.904

Fonte: Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables.

Ed ancora, più specificatamente:

	Percentuale di composizione per gruppi di età del tonnellaggio			
	Marina mondiale		Marina italiana	
	1956	1960	1956	1960
Sotto i 5 anni	21,6	28,4	21,4	25,7
fra 5 e 10 anni	14,1	17,9	6,2	17,1
fra 10 e 15 anni	39,3	10,3	38,5	4,8
fra 15 e 20 anni	6,2	29,5	4,5	33,2
fra 20 e 25 anni	2,6	4,2	1,9	2,9
oltre i 25 anni	16,2	9,7	27,5	16,3
	100	100	100	100

Per quanto riguarda infine, le nuove costruzioni, si può rilevare che nel periodo che va dal luglio 1959 al luglio 1960 la consistenza della flotta italiana non ha praticamente registrato un aumento di fronte ai notevoli incrementi degli anni precedenti: nel 1957, infatti, si era avuta una maggiorazione dell'8,5 per cento, nel 1958 del 7,6 per cento e nel 1959 del 4,5 per cento.

Il naviglio di nuova costruzione e di nuovo acquisto, ad esempio, nel 1959 è stato di poco inferiore a quello dell'anno precedente e precisamente tsl. 327.318 contro 362.267, mentre maggiore è stato il numero delle demolizioni: 159.061 tsl. contro 113.104. Il che ha accentuato insieme alle vendite di naviglio vecchio all'estero (tsl. 208.044 contro tsl. 60

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mila 587) il fenomeno del potenziamento e del ringiovanimento della flotta nazionale.

Il quadro delle attività di trasporto marittimo nel 1959, secondo le ultime statistiche, è stato definito moderatamente favorevole per quanto riguarda i porti italiani; ma le nostre unità hanno potuto, causa la concorren-

za straniera, parteciparvi in complesso in misura inferiore a quella degli anni precedenti. La situazione del 1960 — dati per i primi 9 mesi — non è sensibilmente mutata.

A tale scopo voglio citare alcuni dati ufficiali.

	Movimento nei porti italiani (in milioni di tonnellate metriche)			
	Sbarchi		Imbarchi	
	Bandiera italiana	Bandiera estera	Bandiera italiana	Bandiera estera
1953	14,8	16,5	1,5	5,3
1956	22,4	20 -	2,3	5,5
1957	23,8	23,6	3,4	6,3
1958	22,4	23,3	3,2	7,4
1959	18,9	28 -	3,2	8,6
1959 (9 mesi)	14,1	19,9	2,3	6,5
1960 (9 mesi)	15,6	27,5	2,4	6,2

Nel settore dei passeggeri, il traffico quantitativo globale di navigazione internazionale è salito nel 1959 del 2,4 per cento rispetto ai consuntivi dell'anno precedente, con un lieve aumento tanto dei passeggeri arrivati, saliti da 346 mila a 360 mila unità che di quelli partiti, passati da 349 mila a 352 mila. La comparazione fra i primi nove mesi del 1959 e del 1960 vale ad accentuare sensibilmente il progresso, essendo il movimento complessivo (arrivi e partenze) passato da 579 mila a 681 mila unità (+ 17,6 per cento).

Dal confronto delle cifre che dimostrano la partecipazione della bandiera italiana al traffico passeggeri su riportato può rilevarsi che la nostra marina sta migliorando le sue posizioni avendo superato i riflessi della perturbazione causata dal lungo sciopero marittimo del 1959. Infatti, mentre nel 1959 la nostra partecipazione al traffico (arrivi e partenze) si era contratta del 10 per cento (329 mila unità, contro 367 mila) le rileva-

zioni statistiche dei primi nove mesi del 1960 dimostrano un aumento di oltre il 23 per cento rispetto ai corrispondenti elementi del 1959 e di quasi l'8 per cento rispetto a quelli del 1958. La quota di traffico di nostra pertinenza sul totale è per altro ancora limitata (46 per cento in confronto al 44 per cento del 1959).

Deve essere tuttavia rilevato che la predominanza dei traffici della bandiera estera riguarda soprattutto il trasporto dei passeggeri sui brevi percorsi del Mediterraneo, mentre per le grandi distanze transoceaniche la nostra marina, ed in ispecie i servizi di preminente interesse nazionale, si trovano all'avanguardia.

Nel 1959, in conseguenza di un sensibile aumento dei pagamenti e di una lieve contrazione sugli incassi, si è avuto un riflesso negativo sul saldo attivo della bilancia dei trasporti marittimi e il cosiddetto apporto valutario della marina, che comprende l'introito effettivo di valuta pervenuto dall'este-

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ro e l'importo ricavato dai servizi che, se non effettuati dalle nostre navi avrebbero provocato pagamenti in valuta straniera, ha, di conseguenza, riportato una flessione: si è cioè passati dai 285 milioni di dollari, quota minima dopo la grave crisi di Suez, a 256 milioni di dollari.

Per una visione più chiara e globale dell'andamento della bilancia dei trasporti marittimi credo opportuno riferirmi alla seguente tabella, notando che per il 1960 la situazione verrà a risultare ancora alquanto peggiorata a causa soprattutto dell'aumento delle nostre importazioni.

	Bilancia dei trasporti marittimi (in milioni di dollari)					Apporto valutario (milioni di dollari)
	Incassi		Pagamenti		Saldo com- plessivo	
	Totale	di cui: noli merci	Totale	di cui: noli merci		
1953	219,9	131,4	196,8	82,9	23,1	195,2
1954	247,7	139,9	195,5	80,8	52,2	215,4
1955	287,6	167,5	235 -	103 -	52,6	280,6
1956	360,3	229,1	299,3	158,2	61 -	356 -
1957	400,5	261,8	382,5	225,5	18 -	408,2
1958	342 -	196,1	306,8	153,8	35,2	284,9
1959	334,7	184 -	330,5	183,7	4,2	256,1

Questo il panorama completo del settore dei trasporti marittimi sia passeggeri che merci.

Passiamo, quindi, al settore specifico dei servizi effettuati dalla FINMARE.

Innanzitutto, anche per inquadrare la

flotta della FINMARE nel complesso di quella nazionale e mondiale, in base ai rilievi ed alle considerazioni fin qui riportate, citerò, nella seguente tabella gli elementi relativi alla distribuzione per gruppi di età delle navi in servizio negli ultimi anni.

	Percentuale di composizione per gruppi di età delle flotte FINMARE (tonnellaggio lordo)			
	Al 31 dicembre			
	1957	1958	1959	1960
Sotto i 5 anni	21,1	13,6	9,8	13,3
Fra 5 e 10 anni	32,7	38,2	38,7	38,5
Fra 10 e 15 anni	20,6	17,5	11,5	12,5
Fra 15 e 20 anni	0,5	6 -	16,9	17,1
Oltre i 20 anni	25,1	24,7	23,1	18,6
	100	100	100	100

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Da essa appare come il livello qualitativo medio — malgrado il decorso del tempo — sia in continuo, costante miglioramento e come questo miglioramento sia giustamente uno dei principali obiettivi delle Società, logicamente preoccupate di fronteggiare la già notevole concorrenza dei servizi stranieri di alto livello.

L'età media della flotta della FINMARE

si è anzi di recente ulteriormente abbassata a circa 14 anni.

Sempre a questo proposito, altri elementi particolarmente significativi si deducono dal prospetto che segue relativo all'età del naviglio FINMARE al 31 dicembre scorso, ed in particolare che la parte di esso di età superiore ai 20 anni rappresenta soltanto il 18,6 per cento mentre quello di età inferiore ai 10 rappresenta i 51,8 per cento.

	Navi da passeggeri e miste		Navi da carico secco		TOTALE	
	tsl.	%	tsl.	%	tsl.	%
Sotto i 5 anni	83.292	18,7	5.045	2,3	88.337	13,3
Fra 5 e 10 anni	205.528	46,1	50.271	23,1	255.799	38,5
Fra 10 e 15 anni	44.942	10,1	38.376	17,6	83.318	12,5
Fra 15 e 20 anni	—	—	113.243	51,9	113.243	17,1
Fra 20 e 25 anni	1.407	0,3	—	—	1.407	0,2
Oltre i 25 anni	110.857	24,8	11.230	5,1	122.087	18,4
	446.026	100	218.165	100	664.191	100

I fattori che hanno caratterizzato l'andamento commerciale di tutti i traffici marittimi mondiali e nazionali hanno avuto, naturalmente, i loro riflessi anche sull'attività del Gruppo FINMARE.

È vero che i risultati relativi al 1959, sensibilmente influenzati — come già rilevato — dal noto sciopero dei marittimi, hanno fatto registrare una diminuzione notevole di quelli che sono i capisaldi dell'attività armatoriale, cioè del numero dei viaggi e del totale delle miglia percorse, e quindi della acquisizione dei traffici; ma i dati rilevati, sia pure provvisoriamente, per il 1960 dimostrano — fatta eccezione per qualche particolare settore — il superamento delle suddette contingenze negative.

Considerando il numero delle miglia percorse ci accorgiamo che, dopo la contrazione globale del 1959 (—7,2 per cento), la differenza percentuale rispetto al 1958 è

stata nel 1960 di —3,7 per cento per il settore delle Americhe; di —0,7 per cento per quelle dell'Africa, Asia e Australia; di +3,4 per cento per le percorrenze nel Mediterraneo orientale; ed infine di +1,4 per cento per quelle sulle rotte del Mediterraneo occidentale e del Nord Europa. Cosicché nel complesso si è ritornati all'attività nautica del 1958 (miglia percorse: —0,4 per cento).

Sempre nel raffronto comparativo fra i consuntivi dei tre ultimi anni si può registrare — rispetto al 1958 — per il movimento di passeggeri sulle linee delle Americhe una contrazione del 24,4 per cento nel 1959, ridottasi al 9,1 per cento nel 1960; una contrazione del 4,4 per cento nel 1959, trasformatasi in un aumento dell'8,9 per cento nel 1960, per le linee dell'Asia, Africa e Australia; ancora una contrazione per il 1959 del 3,4 per cento trasformatasi nel 1960 in un aumento del 21,7 per cento per le linee del Mediterraneo orientale. Infine,

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

il trasporto di persone nel settore del Mediterraneo occidentale e segna nel 1960 un netto aumento (in più 8,4 per cento rispetto al 1958 e 9,3 per cento rispetto al 1959).

Riassumendo, in confronto alla cifra di 1.427.000 passeggeri trasportati nel 1958 si deve registrare, nel 1959, quella di 1.362.000 con una variazione globale del 4,5 per cento in meno. Nel 1960 le posizioni si sono rovesciate essendo il numero dei passeggeri complessivamente trasportati salito a 1 milione 521.000 con un aumento dell'11,7 per cento rispetto al 1959 e del 6,7 per cento rispetto al 1958.

Parimenti per il traffico merci sono state nel 1960 nuovamente raggiunte le posizioni del 1958 (tonnell. trasportate 2.055.000 nel complesso, contro 2.053.000) in rapporto alla contrazione verificatasi nel 1959 (tonnellate 1.940.000).

Per un esame d'insieme sarà sufficiente considerare la tabella che segue. Per avere, invece, un'idea più indicativa e precisa degli sviluppi avuti dai traffici marittimi del Gruppo FINMARE e, soprattutto, dei riflessi economici registrati, sarà opportuno consultare gli elementi di cui all'allegato n. 1.

	Attività svolta dalle Società del Gruppo FINMARE				
	Settori				
	Americhe	Asia Africa Australia	Mediterraneo Orientale	Mediterraneo Occidentale Nord Europa	TOTALE
<i>Numero viaggi:</i>					
1958	112	131	333	3.533	4.109
1959	104	121	297	3.491	4.013
1960	111	127	332	3.618	4.188
<i>Miglia percorse (migliaia):</i>					
1958	1.565	2.002	925	1.093	5.585
1959	1.430	1.876	830	1.048	5.184
1960	1.507	1.988	956	1.108	5.559
<i>Numero passeggeri (migliaia):</i>					
1958	210	55	84	1.078	1.427
1959	159	53	81	1.069	1.362
1960	191	60	102	1.169	1.522
<i>Tonnellate merci (migliaia):</i>					
1958	487	852	292	422	2.052
1959	427	778	313	423	1.941
1960	398	816	353	488	2.055

I dati consuntivi sopra riportati, logicamente, hanno determinato anche una sensibile variazione nei ricavi lordi derivanti dall'esercizio della navigazione marittima sulle linee del Gruppo FINMARE.

Da un totale di 72,6 miliardi che costituiva l'introito per noli lordi (esclusi i redditi complementari) raggiunto nel 1958 si è scesi nel 1959 a 62,6 miliardi con una contra-

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zione di quasi il 14 per cento: ma nel 1960 sono state — sempre secondo i dati prov-

visori disponibili — superate tutte le posizioni al 1958 con circa 74 miliardi.

	Noli lordi passeggeri e merci delle Società del Gruppo FINMARE negli anni 1958, 1959, 1960 (in milioni di lire)								
	Noli passeggeri			Noli merci			TOTALE		
	1958	1959	1960	1958	1959	1960	1958	1959	1960
<i>a) Servizi internazionali:</i>									
ITALIA (Americhe)	25.666	19.592	25.552	10.880	9.634	10.410	36.546	29.226	35.962
LLOYD TRIESTINO (Asia-Africa-Australia)	8.812	8.503	10.016	14.800	12.819	13.664	23.612	21.322	23.680
ADRIATICA (Mediterraneo Orient.)	3.860	3.667	4.700	2.816	2.635	3.162	6.676	6.302	7.862
TOTALE SERVIZI INTERNAZIONALI	38.338	31.762	40.268	28.496	25.088	27.236	66.834	56.850	67.504
<i>b) Servizi interni:</i>									
TIRRENIA	3.435	3.392	4.046	2.312	2.339	2.617	5.747	5.731	6.663
TOTALE GENERALE	41.773	35.154	44.314	30.808	27.427	29.853	72.581	62.581	74.167

(1) Esclusi i compensi di noleggio da terzi ed i compensi diversi di traffico (lire milioni 1.596 per il 1958; lire milioni 1.734 per il 1959).

* * *

Dopo una visione particolareggiata dei consuntivi di traffico dei nostri servizi marittimi e di quelli del Gruppo FINMARE in particolare, occorre ora inquadrare questi ultimi nei rigorosi limiti dell'interesse generale del Paese che solo vale a motivare lo intervento economico dello Stato nella loro gestione e quindi tracciare la forma, le modalità e le condizioni di questo intervento per l'avvenire.

Sono queste le finalità del nuovo provvedimento di legge all'esame del Senato, provvedimento che comporta la revisione dei rapporti che sono intervenuti fino ad oggi — in base a quella formula illustrata in precedenza che deve ormai considerarsi del tutto

superata — fra lo Stato e le società di navigazione del Gruppo FINMARE.

Orbene, per poter dedurre con esattezza i termini essenziali di tutta la materia contemplata dal provvedimento in questione, credo necessario, anzi indispensabile, in primo luogo, una attenta osservazione dei limiti entro i quali lo Stato deve e può intervenire.

L'intervento, infatti, dello Stato nelle attività economiche si manifesta in vari modi ed ha generato tutta una nutrita e ricca letteratura in proposito.

Del resto la vecchia concezione che considerava lo Stato come un Ente destinato ad assicurare unicamente la paritaria coesistenza esterna dei soggetti è tramontata da vari anni.

Oggi lo Stato, il nuovo Stato moderno, ha un più vasto contenuto umano nel senso che i suoi scopi coincidono con i fini stessi del consorzio sociale. Ponendosi su di un piano superiore esso sottrae questi fini alle vicende contingenti e protende la sua azione nel futuro riassumendo in sé e sviluppando, con criteri dinamici, iniziative economiche volte al raggiungimento di un maggior benessere civile.

In base a questi moderni concetti, come in realtà si è realizzato fino ad ora l'intervento dello Stato nei vari settori dei servizi pubblici, della produzione, dell'assistenza, della lotta contro la crisi delle aree depresse e della disoccupazione e sottoccupazione?

Sarebbe troppo lungo e d'altra parte superfluo ricordare al Senato, specificatamente, quali sono state e sono le varie forme di azione e di intervento dello Stato. In sostanza basterà ricordare che l'intervento dello Stato nelle varie attività si realizza secondo due sostanziali forme. La prima si identifica nella assunzione, da parte dello Stato, in forma totale o preminente, della direzione o gestione di attività connesse a servizi o forniture di preminente interesse pubblico, oppure della necessaria integrazione di attività produttiva, date le insufficienti iniziative private in settori importanti ai fini dell'occupazione o del superamento di crisi in zone sottosviluppate.

La seconda si riassume nell'intervento dello Stato con la corresponsione di contributi e sovvenzioni a favore di privati esercenti attività da cui derivano servizi di interesse pubblico o di attività produttive o di ordine sociale alle quali l'intervento dello Stato facilita il raggiungimento di mete coincidenti con il maggior benessere della collettività nazionale.

Mentre, nel primo caso, lo Stato è direttamente, attraverso enti autonomi, gestore delle varie attività, nel secondo caso, attraverso i suoi organi, esercita giustamente quella azione di vigilanza e di controllo per assicurare che i fini che giustificano il suo intervento siano conseguiti; e tale vigilanza e tali controlli esterni sono tanto più necessari quando si tratta di attività privatistiche esercenti servizi di interesse pubblico.

In effetti, in questo secondo caso, rientrano le Convenzioni interessanti la FINMARE. E corre subito l'obbligo di precisare che la forma di intervento statale, nel settore, merita tutta la nostra più attenta considerazione perchè è proprio dall'esame scrupoloso e quanto più sereno ed obiettivo possibile di questo intervento che può derivare o meno una solida base per il concreto riassetto dei trasporti marittimi.

Si consideri infatti, che lo Stato, proprio per le linee marittime esercitate dalle quattro Società del Gruppo FINMARE interviene sussidiando le Società stesse al fine di assicurare al Paese servizi internazionali e nazionali riconosciuti di preminente interesse.

Non si tratta, quindi di concessione di linee ma di un intervento sovvenzionatore, mediante convenzioni, per l'effettuazione di servizi di trasporto marittimo su rotte sulle quali qualsiasi altro armatore, qualora ne ravveda la convenienza, può compiere analoghi servizi.

È necessario insistere su queste caratteristiche del rapporto Stato-Società perchè giuridicamente sarebbe errato parlare di vere e proprie concessioni.

In tal senso, quindi, bisogna non dimenticare — all'atto di varare una nuova regolamentazione di questi rapporti fra Stato e Società — che, soprattutto nel denunziato clima di difficile situazione dei trasporti marittimi, è quanto mai necessario compiere uno sforzo per lasciare alle singole Società del Gruppo FINMARE quella libertà ed autonomia di gestione che permetta loro di inserirsi in condizioni di uguaglianza nel complesso giuoco concorrenziale con le altre imprese dell'armamento nazionale ed estero.

* * *

Dopo il dovuto rilievo della fisionomia dei rapporti fra Stato e Società e delle condizioni di massima nelle quali le Società sono costrette a muoversi, passiamo ad esaminare le caratteristiche del nuovo sistema di intervento economico dello Stato che il disegno di legge sul « Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » contempla.

Abbiamo accennato ad una trasformazione, ad un passaggio netto dalla forma preesistente e cioè da quella espressa nel regio decreto-legge 7 dicembre 1936 n. 2081 — che sanciva l'intervento dello Stato mediante la corresponsione di una sovvenzione nella misura necessaria ad integrare i bilanci delle quattro Società in modo di porle anche in grado di corrispondere al proprio capitale una retribuzione minima del 4 per cento — ad una nuova forma, ad una formula più dinamica, si è detto, e più funzionale costituita da una sovvenzione annua fissa, che nelle convenzioni verrà distribuita *linea per linea*, e determinata in base a studi di dettaglio sulla misura dei singoli fattori della gestione economica.

Si vuole, cioè, attuare quanto già realizzato, con positivi risultati, nel settore delle ferro-tramvie in concessione, con la nota legge dell'« ammodernamento ».

Anche in quel caso si presentava indispensabile alleggerire lo Stato del grave onere di sanare, con i cosiddetti sussidi straordinari di esercizio, i bilanci di gestione di società che esercitavano il servizio ferrotranviario in condizioni tecniche di particolare difficoltà e senza intraprendere quelle necessarie opere di ammodernamento e di potenziamento che ridessero prestigio ai servizi stessi e che riportassero le gestioni all'altezza dei compiti di pubblica utilità cui le amministrazioni continuavano ad essere chiamate.

È la legge dell'« ammodernamento » questo voleva raggiungere: obbligare le Società a migliorare i propri impianti fissi e mobili, contribuire alla loro rinascita ed abbandonare il criterio del risanamento automatico del *deficit* che poteva, ed in effetti era avvenuto, sopire quello spirito di iniziativa che è essenziale per una efficiente dinamica di investimenti e di esercizio.

Nella relazione da me fatta alla Camera dei deputati alla legge sull'ammodernamento delle ferrovie affermai, infatti, che non vi era legge che, nell'interesse generale dello Stato, fosse più necessaria di quella, in quanto mirava, da un lato all'ammodernamento e soprattutto al potenziamento degli impianti ferrotranviari, e, quindi, di un settore di vitale interesse dei trasporti, e,

dall'altro, all'abolizione di quei sussidi straordinari di esercizio che costituivano un notevole aggravio per il bilancio del Ministero dei trasporti e che finivano con il lasciare le Società in una dannosa apatia di iniziative.

La nuova formula contemplata nel disegno di legge in esame, da applicare per le convenzioni relative ai servizi marittimi di preminente interesse nazionale, va, dunque, pienamente encomiata e dobbiamo darne atto, con soddisfazione, al Governo. Essa infatti offre alle Società il « mezzo » più idoneo per adeguare la propria politica aziendale a concezioni strettamente economiche che tengano anche conto delle esigenze imposte da situazioni originate dal pubblico interesse, quali, ad esempio, tariffe legate a fattori extra economici e la stessa superiore ed inderogabile necessità di mantenere in esercizio linee che hanno le caratteristiche di servizi di preminente interesse nazionale; esigenze, al di fuori e al di sopra, perciò, di ogni valutazione commerciale e di concorrenza.

Liberate così dal vincolo assai spesso intollerabile di proibitive condizioni di esercizio, le Società potranno finalmente attuare una nuova politica di trasporto; potranno rendere più funzionale la rete delle loro linee e, quel che più conta, potranno ridimensionare i propri servizi in un quadro più moderno e funzionale delle proprie strutture, delle proprie gestioni, di quella che, in una parola, è la organicità dei propri apparati di gestione.

Ma il principio animatore del disegno di legge, questa formula nuova per il settore dei servizi marittimi che — come detto — mira a sostituire la pratica, automatica copertura, da parte dello Stato, del *deficit* di esercizio con la sovvenzione fissa, va, però, ovunque e scrupolosamente osservata e resa operante.

Mentre infatti, il criterio finora adottato dava motivazione e scopo per un ampio intervento dello Stato non solo nell'impostazione e nell'esecuzione dei servizi, ma anche nella stessa gestione aziendale, il nuovo criterio, sopprimendo l'integrazione e fissando il limite e la portata della sovvenzione, soggetta soltanto ad una revisione

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

biennale, lascia e deve lasciare alle Società una maggiore elasticità ed autonomia nella condotta armatoriale, una maggiore libertà di gestione, che, del resto, faccia da contrappeso agli indubbi maggiori rischi cui le Società stesse vanno incontro.

Come per le ferrovie in concessione, dunque, l'intervento dello Stato non vuole e non deve essere più un meccanico sistema per sanare *sic et simpliciter* il disavanzo di gestione, quanto, attraverso proprio la sovvenzione fissa, il « mezzo » per attuare una più organica politica concorrenziale, per ridimensionare, migliorare e rendere economicamente più positive le proprie attività armatoriali.

Ogni intervento dello Stato, pertanto, che non sia quello di una normale e rigorosa vigilanza tecnica sulla rispondenza e sull'osservanza dell'esercizio delle linee di preminente interesse nazionale come fissato nelle norme delle convenzioni, ed in particolare ogni interferenza nella condotta aziendale delle Società, deve considerarsi in antitesi con lo spirito del proposto disegno di legge e incompatibile con i criteri che la natura stessa del provvedimento hanno ispirato.

* * *

Prima di passare all'esame delle modifiche che, in base ai criteri sopra esposti, ci sem-

bra doveroso e necessario proporre al disegno di legge è opportuno richiamarci a quella cioè che è stata l'evoluzione dei contributi dello Stato alle Società del Gruppo FINMARE.

Nell'allegato 3 sono state raccolte le cifre relative ai contributi che lo Stato, Società per Società, ha dato nel dopoguerra; cifre che in certo qual modo vengono a rispecchiare la storia dell'evoluzione ricostruttiva delle flotte e dei servizi del Gruppo. Ed infatti gli importi relativamente modesti del primo periodo post bellico (1946-1951) sono correlativi a quella limitata rete di servizi che era stato possibile, in allora, ricostituire con l'impiego di quel materiale, non certo di elevate caratteristiche, che il Gruppo era riuscito a raccogliere. Nel periodo successivo (dal 1952 in poi) emergono fabbisogni di contributo annuali più elevati in relazione alla maggiore estensione dei servizi ed al loro potenziamento, agli alti costi di esercizio delle navi di nuova costruzione realizzate secondo i programmi collegati alla legge Saragat (8 marzo 1949, n. 75) ed alla legge Tambroni (17 luglio 1954, n. 522).

Per una valutazione di sintesi valgono i seguenti elementi circa l'entità, nel tempo, del contributo dello Stato (lire milioni):

	ITALIA	LLOYD TRIESTINO	ADRIATICA	TIRRENIA	TOTALE
<i>negli anni</i>					
1946	2	490	151	117	760
1952	2.595	4.681	2.602	4.096	13.974
1958	6.058	6.121	4.807	7.745	24.731
1959	11.215	8.247	6.367	8.775	34.604
1960 (prev.)	9.000	7.800	6.100	8.100	31.000

Va rilevato che i risultati dell'esercizio 1959 sono stati influenzati negativamente, e con notevole portata, come più volte ri-

cordato, dai riflessi diretti e indiretti dello sciopero marittimo del giugno-luglio 1959, riflessi non ancora completamente superati

nel 1960 specie nel settore delle Americhe (Società ITALIA) che era stato il più colpito.

Ma ai fini di una valutazione obiettiva dei risultati di cui sopra, e soprattutto delle cifre piuttosto elevate degli ultimi anni, occorre subito porre in evidenza un fattore che ha contribuito notevolmente alla formazione dei risultati stessi; intendiamo riferirci alla molto elevata entità del credito che le Società del Gruppo FINMARE hanno verso lo Stato per contributi di gestione.

Per un esame completo di questo specifico e, diciamo francamente, doloroso aspetto del problema, richiamiamo la consultazione dell'allegato n. 5, potendosi affermare che la mancata corresponsione, da parte dello Stato, di cospicue somme per contributi di gestione ha aggravato sensibilmente i risultati economici e di bilancio delle Società del Gruppo.

Il non aver potuto disporre di importi notevolissimi e progressivamente crescenti fino a raggiungere addirittura oltre 81 miliardi al 31 dicembre 1960, ha arrecato alle Società, infatti, un onere gravissimo di interessi sui finanziamenti che esse hanno dovuto procurarsi sul mercato, onere che finisce col ripercuotersi sui risultati dei rispettivi bilanci annuali generando, in definitiva, un ulteriore aggravio per il Tesoro.

Si pensi, a tale proposito che per il 1960 l'esposizione media annuale è calcolata in 64 miliardi con un carico di interessi intorno ai 5 miliardi di lire mancando il quale, la misura del contributo statale previsto per l'anno stesso avrebbe potuto ridursi a circa 26 miliardi dei quali — si noti bene — circa 7 miliardi per i servizi marittimi interni indispensabili.

Nè si deve dimenticare che, allo stato attuale, le Società potranno disporre degli stanziamenti del bilancio dello Stato soltanto limitatamente a 7.500 milioni attribuiti all'esercizio del secondo semestre 1959, in relazione alla promulgazione della legge di proroga al 31 dicembre 1959 del precedente regime convenzionale. Invece, la disponibilità degli stanziamenti relativi allo esercizio sociale 1960 è subordinata all'approvazione della legge oggetto di questa re-

lazione per le disposizioni contenute nel suo articolo 18. Cosicché si può prevedere che ancora per un certo tempo le stesse Società non potranno ottenere incassi nè sul credito passato (eccettuati i 7.500 milioni sopradetti) nè su quello relativo all'esercizio 1961. Ne deriva così, senza alcuna diretta responsabilità, ma soltanto per la lentezza inevitabile dell'iter legislativo, un ulteriore sensibile aggravamento della situazione da noi esposta e di conseguenza, un onere maggiore per il bilancio dello Stato.

* * *

Ma la nostra relazione, che abbiamo voluto corredare con il maggior numero possibile di elementi e di statistiche, allo scopo di documentare ampiamente i colleghi Senatori sulle caratteristiche e sull'andamento dei traffici marittimi nazionale ed internazionali, sarebbe incompleta se non ci soffermassimo anche sui programmi futuri di nuove costruzioni che il Gruppo FINMARE ha già in corso di attuazione.

È stato già messo in evidenza l'indirizzo seguito nel passato dal Gruppo stesso per giungere ad un potenziamento delle flotte adibite ai servizi di p. i. n. puntando soprattutto sull'elemento qualitativo, come del resto esigono la natura e le finalità dei servizi stessi. Ma il processo di obsolescenza del materiale navigante è in continuo movimento e non soltanto per opera del fattore tempo: intervengono infatti altri coefficienti costituiti dal progresso tecnico, dall'intensificazione della specializzazione, dalla continua azione di tutto l'armamento mondiale diretta al superamento dei competitori, e così via.

Di più il Gruppo ha dovuto preoccuparsi del fatto che alcune grandi unità da passeggeri (le due coppie tipo « Conti » e tipo « Saturnia » ed altre unità minori) hanno già raggiunto o stanno per raggiungere quel limite di anzianità che ne impone la radiazione e che le caratteristiche dei traffici commerciali propri dei servizi di p. i. n. impongono la sostituzione delle navi tipo « Liberty », soprattutto in relazione alla scarsa velocità di cui esse sono dotate (modi 10 e mezzo).

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

È stato così tracciato un piano organico di nuove costruzioni, da considerare completamente in corso di realizzazione in quanto ne è già stata passata ordinazione ai

Cantieri, che comprende un complesso di 14 unità per circa 186.000 tsl., comportanti un investimento di circa 136 miliardi, così dettagliate:

	Stazza lorda unitaria	Stazza lorda complessiva
N° 2 unità da passeggeri per la linea del Nord America (Società Italia)	40.000	80.000
N° 2 unità da passeggeri per la linea d'Australia (Società Lloyd Triestino)	24.000	48.000
N° 4 unità da carico per la linea dell'India-Bengala (Società Lloyd Triestino)	7.200	28.800
N° 1 unità da carico per la linea dell'Africa Occidentale-Congo (Società Lloyd Triestino)	5.000	5.000
N° 1 nave traghetto per il servizio Brindisi-Igoumenitza (1) (Società Adriatica)	7.000	7.000
N° 1 unità da carico per il servizio Adriatico-Egeo-Turchia (Società Adriatica)	3.200	3.200
N° 1 unità mista per la linea Trieste-Dalmazia-Grecia (Società Adriatica)	3.000	3.000
N° 2 unità da passeggeri per il collegamento Civitavecchia-Olbia (Società Tirrenia)	5.500	11.000
TOTALE t.s.l.		186.000

(1) Che per altro non rientra fra i servizi sovvenzionati dallo Stato.

Con la realizzazione di questo programma si conseguirà, per un lungo periodo di tempo, una adeguata dotazione dei principali servizi di preminente interesse nazionale, sia da passeggeri sia commerciali, quali sono stati considerati per il futuro ordinamento che sarà regolato dalla presente legge.

* * *

Non si potrà avere una visione completa ed esatta dei riflessi che il disegno di legge e, quindi, la nuova regolamentazione dei rapporti fra Stato e società del Gruppo FINMARE potranno esercitare sulle nostre comunicazioni marittime, se non indicassimo le nostre considerazioni in merito alla sia pur limitata riduzione delle linee di premi-

nente interesse nazionale che verrebbe a derivare dalla nuova legge o più precisamente, come sarà in seguito rilevato, dai limiti della sovvenzione in essa contemplata.

Infatti, come esposto nella stessa relazione ministeriale, oltre il passaggio all'armamento libero delle linee locali, aventi cioè finalità, portata e caratteristiche oseremmo dire regionali, come le linee di collegamento fra la Puglia e le Isole Tremiti o le linee fra la Sardegna e le Isole adiacenti, verrebbero soppresse alcune altre comunicazioni marittime, per altro, di secondo piano.

Ritengo, pertanto, doveroso soffermarmi sulle conseguenze di tale provvedimento e sui riflessi che determinate soppressioni potrebbero avere sulle popolazioni interessate, oppure sui lavoratori portuali o ancora sull'armamento libero.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

È necessario, in proposito, considerare che bisogna distinguere fra linee locali e linee di più vasta risonanza.

Per le prime l'armamento libero è in grado di eseguire i servizi con mezzi adeguati ed in condizioni di gestione economicamente meno onerosa.

Naturalmente le concessioni dovrebbero essere date con tutte quelle garanzie che le esigenze di carattere sociale suggeriscono e consigliano, attraverso gare regolari, con tutti quei controlli di tariffe dei trasporti di massa, siano essi marittimi o terrestri, automobilistici o ferroviari, da tempo richiedono.

Lo stesso non può dirsi *sic et simpliciter* per le altre linee considerate da sopprimere, ossia per i servizi Adriatico-Tirreno-Spagna, Periplo italico, Tirreno-Nord Europa, Tirreno-Egeo-Istanbul e Tirreno-Eritrea-Somalia (si omette la linea dell'India occidentale in quanto praticamente già soppressa ed assorbita da altre linee del LLOYD TRIESTINO).

Nell'allegato n. 8 abbiamo opportunamente riunito i fabbisogni di sovvenzione ed i consuntivi di traffico delle linee stesse. Dalle cifre ivi risultanti appare fin troppo evidente come la scarsa affluenza di traffici abbia inciso in maniera notevole sui risultati economici.

Non solo, ma occorre anche considerare che il naviglio che può oggi essere adibito a questi servizi è ben lungi dal presentare quelle caratteristiche di efficienza e rispondenza alle esigenze che sarebbero necessarie, quando non si tratta di navi ormai giunte a quel limite di anzianità che, nel quadro di una sana e razionale politica armatoriale, ne suggerisce la demolizione.

Per la gran parte, quindi, le navi imposte su queste linee sono antiquate o con una insufficiente ed irrazionale dislocazione ricettiva, e dovrebbero essere sostituite da nuove e più moderne unità se le linee stesse dovessero permanere.

La questione, perciò, si sposta in questi termini: è, o meno, conveniente procedere alla costruzione di nuove navi per riservarle, poi, a linee notoriamente e sensibilmente difficili sotto il profilo economico?

Nè si deve dimenticare, a tal punto, che l'armamento libero si è più volte manifestato favorevolmente ad assorbire i compiti delle navi del Gruppo FINMARE sulle citate rotte.

Anzi, per esempio, per le due linee del Periplo italico e Adriatico-Tirreno-Spagna il pensiero degli armatori liberi da me consultati è stato assai esplicito. Essi sostengono che il servizio di collegamento fra i porti minori dell'Adriatico e del Tirreno (così vitale non da un punto di vista economico nel senso più ampio della parola, dal punto di vista cioè dell'economicità o produttività del trasporto che sarebbe senza dubbio messa seriamente in discussione dal trasporto magari stradale costiero, quanto dal punto di vista dell'interesse che i piccoli porti e, quindi, le loro popolazioni hanno a questi servizi) potrebbe essere da loro egregiamente effettuato con navi anche di minor tonnellaggio di quelle fino ad oggi in attività, ma indubbiamente più moderne e più adatte a quelle forme di navigazione che, in definitiva, potremmo anche definire di piccolo cabotaggio.

Restano da considerare le linee dell'Eritrea-Somalia, del Nord Europa, e dell'Adriatico-Egeo-Turchia (le due ultime esclusivamente dal carico).

In proposito è opportuno domandarsi cosa ne pensano i tecnici della FINMARE.

Non vi è dubbio che così come il disegno di legge ha inquadrato il problema della sovvenzione; cioè limitando a 21 miliardi la cifra dell'onere da sopportare annualmente, la FINMARE, consapevole della gravosità dei compiti ad essa ed alle società riservati, non può che adattarsi a tale necessità, ed alla conseguente soppressione di linee il cui esito economico viene a risultare eccessivamente oneroso in rapporto agli stessi interessi economici nazionali che si vogliono soddisfare. In altri termini non si tratta di rinuncia. La importanza anche morale e politica di mantenere alto il prestigio del Paese su queste rotte esiste e non è certo da trascurare.

Resta soltanto da valutare se questo impegno di prestigio e di bandiera non possa essere mantenuto ugualmente, sia pure in

scala naturalmente inferiore con oneri inferiori.

La FINMARE, ad esempio, per mantenere in attività le linee sopra citate cioè la linea quattordicinale del Periplo italico (n. 33) gestita dalla TIRRENTIA, quella Italia-Spagna (n. 32) sempre della TIRRENTIA, la linea quattordicinale Tirreno-Mar Nero (59-bis), gestita dalla ADRIATICA, la linea Tirreno-Somalia (n. 152) del LLOYD TRIESTINO e la linea mensile Tirreno-Nord Europa (n. 37) della TIRRENTIA, dovrebbe, innanzi tutto provvedere alla costruzione di nuovo naviglio, con un investimento finanziario elevato che verrebbe ad aggiungersi a quello assai rilevante cui il Gruppo FINMARE si è già impegnato con l'esteso programma di nuove costruzioni ora in corso di realizzazione.

Inoltre, la cifra stabilita per la sovvenzione fissa dovrebbe, di conseguenza, essere adeguata al deficit d'esercizio delle linee in parola, notoriamente elevato, come risulta dall'allegato n. 8.

Se ne deduce, quindi, che per mantenere quanto più ragionevole ed accettabile il rapporto fra l'onere sostenuto dallo Stato e il vantaggio ricavato dall'economia del Paese occorrerà procedere, con coraggio, ad alcune sostituzioni, nonché alla soppressione delle linee più passive.

Occorre, però, anche valutare se queste soppressioni non incideranno negativamente sulle attività portuali di alcuni centri.

Per le linee del Periplo italico, per il vero, alcuni Enti portuali mossero, a suo tempo, alcuni rilievi sottolineando come la soppressione aggraverebbe la non già buona situazione di lavoro degli addetti al porto.

A nostro avviso, però, come del resto affermano anche i responsabili dell'armamento libero, il passaggio delle due citate linee della TIRRENTIA ad altri armatori

non dovrebbe preoccupare i lavoratori del settore. Infatti l'armamento libero, disponendo di navi cabotiere moderne e veloci, potrebbe garantire il movimento di uguali volumi di merci; garantire, di conseguenza, il lavoro alle maestranze, e forse, con una maggiore ripartizione fra agenti e spedizionieri ed un maggior impiego di marittimi in previsione del maggiore numero di navi interessate al traffico costiero.

Di sacrificio, semmai, è il caso di parlare per altre linee a più largo raggio; cito a questo proposito il caso della linea 59-bis Tirreno-*Esgeo*-Mar Nero della Società ADRIATICA che, oltre a servire l'esportazione di prodotti nazionali e dell'*hinterland* dell'alto Tirreno, raccoglie a Genova i trasbordi dalle Americhe, dall'Africa occidentale e dal Mediterraneo occidentale e contribuisce a valorizzare i porti di Livorno e Catania.

Per questa, come per le altre linee delle quali non è considerata la continuazione, si tratta di rapportare l'entità dell'onere di sovvenzione richiesto ai vantaggi che ne deriverebbero per lo sviluppo di correnti di traffico che non solo sono influenzate ma addirittura condizionate dalla regolarità, costanza e velocità dei servizi: fattori questi essenziali per una produttiva opera di penetrazione commerciale nell'interesse generale del Paese e, del resto, alla base dei servizi di preminente interesse nazionale.

Ma l'esperienza sperimentata di coloro che da anni dirigono il settore delle nostre linee marittime di preminente interesse nazionale e la solerte cura dei politici e dei funzionari del Ministero della marina mercantile sono la garanzia che si saprà naturalmente considerare se, ed in quale misura, questi sacrifici saranno necessari nel quadro più vasto e completo di tutte le comunicazioni marittime nazionali e internazionali.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SOCIETÀ DEL GRUPPO FINMARE

ATTIVITÀ SVOLTA E RISULTATI DI TRAF

N. B. - I dati per il

	ITALIA					LLOYD TRIESTINO					
		Variazioni rispetto al 1958		Variazioni rispetto al 1959			Variazioni rispetto al 1958		Variazioni rispetto al 1959		
			%		%			%		%	
a) Numero viaggi											
1958	112	—	—	—	—	131	—	—	—	333	
1959	104	— 8	— 7,1	—	—	121	— 10	— 7,6	—	297	
1960	111	— 1	— 0,9	+ 7	+ 6,7	127	— 4	— 3,1	+ 6	+ 5	332
b) Miglia percorse											
1958	1.564.451	—	—	—	—	2.002.296	—	—	—	—	924.905
1959	1.429.400	— 135.051	— 8,6	—	—	1.875.811	— 126.485	— 6,3	—	—	830.366
1960	1.506.927	— 57.524	— 3,7	+ 77.527	+ 5,4	1.988.165	— 14.131	— 0,7	+ 112.354	+ 6	956.268
c) Numero passeggeri											
1958	209.795	—	—	—	—	54.937	—	—	—	—	83.734
1959	158.639	— 51.156	— 24,4	—	—	52.503	— 2.434	— 4,4	—	—	80.915
1960	190.720	— 19.075	— 9,1	+ 32.081	+ 20,2	59.848	+ 4.911	+ 8,9	+ 7.345	+ 14	101.880
d) Tonnellate merci											
1958	486.654	—	—	—	—	852.198	—	—	—	—	292.099
1959	426.485	— 60.169	— 12,4	—	—	777.729	— 74.469	— 8,7	—	—	313.046
1960	397.900	— 88.754	— 18,2	— 28.585	— 6,7	816.487	— 35.711	— 4,2	+ 38.758	+ 5	352.900
e) Noli lordi pass. (Lire milioni)											
1958	25.666	—	—	—	—	8.812	—	—	—	—	3.860,7
1959	19.592	— 6.074	— 23,7	—	—	8.503	— 309	— 3,5	—	—	3.667
1960	25.552	— 114	— 0,4	+ 5.960	+ 30,4	10.016	+ 1.204	+ 13,7	+ 1.513	+ 17,8	4.700
f) Noli lordi merci (Lire milioni)											
1958	10.880	—	—	—	—	14.800	—	—	—	—	2.816,6
1959	9.634	— 1.246	— 11,5	—	—	12.819	— 1.981	— 13,4	—	—	2.634,6
1960	10.410	— 470	— 4,3	+ 776	+ 8,1	13.664	— 1.136	— 7,7	+ 845	+ 6,6	3.162
g) Totale noli lordi (Lire milioni)											
1958	36.546	—	—	—	—	23.612	—	—	—	—	6.677,3
1959	29.226	— 7.320	— 20	—	—	21.322	— 2.290	— 9,7	—	—	6.301,6
1960	35.962	— 584	— 1,6	+ 6.736	+ 23	23.680	+ 68	+ 0,3	+ 2.358	+ 11,1	7.862

(1) Nel 1959 sono compresi i trasporti via aerea Civitavecchia-Olbia-Cagliari effettuati durante lo sciopero (passegg. n.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ALLEGATO N. 1.

FICO NEGLI ESERCIZI 1958, 1959 E 1960

1960 sono provvisori:

ADRIATICA				TIRRENA				TOTALE			
Variazioni rispetto al 1958		Variazioni rispetto al 1959		Variazioni rispetto al 1958		Variazioni rispetto al 1959		Variazioni rispetto al 1958		Variazioni rispetto al 1959	
	%		%		%		%		%		%
—	—	—	—	3.533	—	—	—	4.109	—	—	—
— 36	— 10,8	—	—	3.491	— 42	— 1,2	—	4.013	— 96	— 2,3	—
— 1	— 0,3	+ 35	+ 11,8	3.618	+ 85	+ 2,4	+ 127	4.188	+ 79	+ 1,9	+ 175
—	—	—	—	1.093.193	—	—	—	5.584.845	—	—	—
— 94.539	— 10,2	—	—	1.047.663	— 45.530	— 4,2	—	5.183.240	— 401.605	— 7,2	—
+ 31.363	+ 3,4	+ 125.902	+ 15,2	1.108.373	+ 15.180	+ 1,4	+ 60.710	5.559.733	— 25.112	— 0,4	+ 376.493
				(1)				(1)			
—	—	—	—	1.078.086	—	—	—	1.426.552	—	—	—
— 2.819	— 3,4	—	—	1.069.784	— 8.302	— 0,8	—	1.361.841	— 64.711	— 4,5	—
+ 18.146	+ 21,7	+ 20.965	+ 25,9	1.169.015	+ 90.929	+ 8,4	+ 99.231	1.521.463	+ 94.911	+ 6,7	+ 159.622
—	—	—	—	421.658	—	—	—	2.052.609	—	—	—
+ 20.947	+ 7,2	—	—	423.019	+ 1.361	+ 0,3	—	1.940.279	— 112.330	— 5,5	—
+ 60.801	+ 20,8	+ 39.854	+ 12,7	487.597	+ 65.939	+ 15,6	+ 64.578	2.054.884	+ 2.275	+ 0,1	+ 114.605
				(1)				(1)			
—	—	—	—	3.434,8	—	—	—	41.773,5	—	—	—
— 193,7	— 5	—	—	3.391,7	— 43,1	— 1,3	—	35.153,7	— 6.619,8	— 15,8	—
+ 839,3	+ 21,7	+ 1.033	+ 28,2	4.046,5	+ 611,7	+ 17,8	+ 654,8	44.314,5	+ 2.541	+ 6,1	+ 9.160,8
—	—	—	—	2.311,6	—	—	—	30.808,2	—	—	—
— 182	— 6,5	—	—	2.338,8	+ 27,2	+ 1,2	—	27.426,4	+ 3.381,8	+ 11	—
+ 345,4	+ 12,3	+ 527,4	+ 20	2.616,5	+ 304,9	+ 13,2	+ 277,7	29.852,5	— 955,7	— 3,1	+ 2.426,1
—	—	—	—	5.746,4	—	—	—	72.581,7	—	—	—
— 375,7	— 5,6	—	—	5.730,5	— 15,9	— 0,3	—	62.580,1	— 10.001,6	— 13,8	—
+ 1.184,7	+ 17,7	+ 1.560,4	+ 24,8	6.663	+ 916,6	+ 16	+ 932,5	74.167	+ 1.585,3	+ 2,2	+ 11.586,9

6.867 - nolo L.mil. 23,9).

ALLEGATO N. 2.

GRUPPO FINMARE

COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE.

1. - In seguito alla riorganizzazione dei servizi marittimi effettuati nel 1936 (R.D.L. 7-12-1936 n. 2081 e 2082), i capitali azionari delle quattro Società di Navigazione del Gruppo FINMARE vennero stabiliti come segue:

Società ITALIA	n. 1.000.000 azioni da L. 500 = L. milioni	500
Società LLOYD TRIESTINO	n. 600.000 azioni da L. 500 = L. milioni	300
Società ADRIATICA	n. 300.000 azioni da L. 500 = L. milioni	150
Società TIRRENIA	n. 300.000 azioni da L. 500 = L. milioni	150
		in totale L. milioni 1.100

I capitali suddetti non hanno avuto, da allora, variazioni, come pure non ha avuto variazione il possesso azionario distribuito come segue:

Società	Possesso azionario I.R.I.	Possesso azionario FINMARE
ITALIA	n. 100.000 az. per L. mil. 50	n. 900.000 az. per L. mil. 450
LLOYD TRIESTINO	n. 120.000 az. per L. mil. 60	n. 480.000 az. per L. mil. 240
ADRIATICA	n. 120.000 az. per L. mil. 60	n. 180.000 az. per L. mil. 90
TIRRENIA	n. 60.000 az. per L. mil. 30	n. 240.000 az. per L. mil. 120
	L. mil. 200	L. mil. 900
	(18,2 %)	(81,8 %)

2. - Il capitale sociale della Società Finanziaria Marittima (FINMARE) - originariamente costituito da n. 1.800.000 azioni per lire milioni 900 - venne nel 1949 aumentato a lire milioni 18.000.

La distribuzione di questo capitale risulta (iscrizioni nel Libro dei Soci alla data del 31 dicembre 1960) come segue:

Azioni iscritte (valore nominale lire 500):

a) al nome dell'I.R.I.	n. 27.565.200 az. per mil. 13.782,6	76,57 %
b) al nome di altri (n. 2.204 azionisti)	n. 8.434.800 az. per mil. 4.217,4	23,43 %
	in totale n. 36.000.000 az. per mil. 18.000 -	100 %

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

3. — Non appena il futuro ordinamento dei servizi di p.i.n. avrà avuto attuazione, è in programma (anche in relazione a quanto contemplato nell'articolo 3 del disegno di legge attualmente all'esame del Parlamento) un aumento dei capitali delle Società di Navigazione del Gruppo, portandoli a 20 volte quelli attuali, cosicchè verranno a risultare:

per la Società ITALIA	in L. milioni	10.000
per la Società LLOYD TRIESTINO	»	6.000
per la Società ADRIATICA	»	3.000
per la Società TIRRENA	»	3.000
	in totale	<u>22.000</u>

ALLEGATO N. 3.

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE DEL GRUPPO FINMARE

AMMONTARE DEI CONTRIBUTI DELLO STATO PER L'ESERCIZIO DEI SERVIZI MARITTIMI DI P.I.N.

	ITALIA	LLOYD TRIESTINO	ADRIATICA	TIRRENA	TOTALE
	(milioni di lire)				
1946	2,2	490,2	151,2	116,8	760,4
1947	34,6	772,5	139,3	797,9	1.744,3
1948	65,6	1.256,4	1.190,3	1.605,7	4.118 -
1949	104,7	3.800,9	2.331,7	2.546,9	8.784,2
1950	130,2	4.222,8	2.219,9	3.246,9	9.819,8
1951	137,9	3.223,2	1.780,3	3.108,8	8.250,2
1952	2.594,9	4.680,7	2.602,3	4.096,3	13.974,2
1953	3.907,2	7.416,3	3.002,3	6.650,2	20.976 -
1954	5.706,6	7.819,2	2.975 -	6.982,9	23.483,7
1955	5.301,4	6.659,6	2.985 -	6.572,8	21.518,8
1956	5.139,3	5.219,4	3.713,4	6.130,8	20.202,9
1957	6.106,3	5.948,9	3.769,3	7.120,1	22.944,6
1958	6.058,3	6.120,5	4.807,1	7.744,6	24.730,5
1959	11.214,9	8.246,9	6.367,3	8.774,6	34.603,7
1960 (1) (prov.)	9.000 -	7.800 -	6.100 -	8.100 -	31.000 -

(1) Previsione fondata su elementi in parte presunti.

ALLEGATO N. 4.

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE DEL GRUPPO FINMARE

RAFFRONTO DEI RISULTATI DI GESTIONE DEGLI ULTIMI TRE ESERCIZI (1958, 1959 E 1960).

N. B. - *I risultati per l'esercizio 1960 sono in gran parte presunti.*

I risultati (sbilancio con correlativo fabbisogno di contributo dello Stato) degli esercizi 1958, 1959 e 1960 delle Società di Navigazione del Gruppo FINMARE sono stati i seguenti:

Società	Eserc. 1958	Eserc. 1959	Eserc. 1960
	(milioni di lire)		
ITALIA	6.058	11.215	9.000
LLOYD TRIESTINO	6.120	8.247	7.800
ADRIATICA	4.807	6.367	6.100
TIRRENIA	7.745	8.775	8.100
	<u>24.730</u>	<u>34.604</u>	<u>31.000</u>

Società	Variaz. rispetto al 1958	
	Eserc. 1959	Eserc. 1960
ITALIA (maggiore sbilancio)	5.157	2.942
LLOYD TRIESTINO (maggiore sbilancio)	2.127	1.680
ADRIATICA (maggiore sbilancio)	1.560	1.293
TIRRENIA (maggiore sbilancio)	1.030	355
	<u>9.874</u>	<u>6.270</u>

Società	Variaz. rispetto al 1959	
	Eserc. 1960	
ITALIA (minore sbilancio)	2.215	
LLOYD TRIESTINO (minore sbilancio)	447	
ADRIATICA (minore sbilancio)	267	
TIRRENIA (minore sbilancio)	675	
	<u>3.604</u>	

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Alla base del rilevante peggioramento sopra indicato per l'esercizio 1959 stanno essenzialmente il cedimento dei traffici e l'abbassamento del loro livello remunerativo dovuti:

all'andamento generale, sul piano mondiale, dei trasporti marittimi di passeggeri e merci;

alle conseguenze dirette ed indirette dello sciopero marittimo del giugno-luglio 1959;
al continuato cedimento del mercato dei noli

e d'altro lato,

all'aggravamento sensibile di alcune voci di spesa (specie per il personale) non compensato da alleggerimento di altre (combustibili);

al continuo accrescersi del carico di interessi passivi dovuto al progressivo incremento del credito verso lo Stato per contributi di gestione non corrisposti.

I risultati del 1960 dimostrano che soltanto una parte dei fattori peggiorativi dianzi ricordati ha potuto essere superata, specie per quanto riguarda i ricavi lordi che hanno raggiunto e oltrepassato nel loro complesso quelli del 1958 (intorno a 76 miliardi di lire in confronto ai 74,2 ed ai 64,3, rispettivamente del 1958 e del 1959).

È continuato, invece, il peso della maggiorazione di alcuni degli oneri di esercizio, ed in particolare si è accresciuto ancora il carico di interessi per l'indisponibilità del su ricordato credito verso lo Stato, che — ovviamente — si è ripercosso sull'entità dello sbilancio di esercizio, e quindi del contributo statale.

Ove non fosse intervenuto questo gravame il contributo stesso sarebbe stato (lire mil.):

	Eserc. 1958	Eserc. 1959	Eserc. 1960
Sbilancio di esercizio	24.730	34.604	31.000
Carico di interessi per indisponibilità del credito verso lo Stato	2.900	4.100	4.877
Differenza	21.830	30.504	26.120

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ALLEGATO N. 5.

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE DEL GRUPPO FINMARE
SITUAZIONE DEI CREDITI VERSO LO STATO PER CONTRIBUTI DI GESTIONE (al 31-12-1960).

	ITALIA	LLOYD TRIESTINO	ADRIATICA	TIRRENA	TOTALE
	<i>(milioni di lire)</i>				
<i>Esercizi:</i>					
1953	376,1	738,5	300,4	661,2	2.076,2
1954	555,1	775 -	296,8	694,6	2.321,5
1955	516,2	703 -	315,1	665,9	2.200,2
1956	524,9	838,7	435,8	990,5	2.789,9
1957	2.526,1	3.335,3	1.918,8	4.060,1	11.840,3
1958	1.065 -	1.061,1	1.025,6	1.578,8	4.730,5
1959	8.765,2	5.772,2	4.423,5	5.642,8	24.603,7
	14.328,6	13.223,8	8.716 -	14.293,9	50.562,3
<i>Previsione (1) esercizio 1960</i>	9.000 -	7.800 -	6.100 -	8.100 -	31.000 -
	23.328,6	21.023,8	14.816 -	22.393,9	81.562,3

(1) Fondata su elementi in parte presunti.

ALLEGATO N. 6.

LINEE MARITTIME DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

RIEPILOGO

	Numero linee previste dalle convenzioni del 1937	Numero linee attualmente esercite (1960)	Numero linee previste dal riordinamento di cui al Disegno di Legge n. 1179
ITALIA	12	6	6
LLOYD TRIES. . .	20	9	7
ADRIATICA	24	12	10
TIRRENIA.	28	19	12
	84	46	35
	Ivi comprese le linee di interesse locale: n. 4 linee esercite dalla ADRIATICA n. 5 esercite dalla TIRRENIA	Ivi comprese le linee di interesse locale: n. 1 esercita dalla ADRIATICA n. 4 esercite dalla TIRRENIA e n. 6 linee internazionali di cui è proposta la soppressione nello schema di riordinamento dei servizi di p.i.n. di cui al disegno di legge n. 1179 del 19-7-1960	Escluse le 5 linee di interesse locale di cui è proposto l'esercizio da parte di altre imprese

SOCIETÀ ITALIA. - LINEE SOVVENZIONATE

Linee di anteguerra (1937)	Linee Attuali (1960)
1. da pass. Nord America - espr. da Genova	1. da pass. Nord America - espr. da Genova
2. da pass. Nord America - celere da Trieste	2. da pass. Nord America - celere da Trieste
3. da pass. Sud America - espr. da Genova	3. da pass. Sud America - espr. da Napoli
4. da pass. Brasile-Plata - da Genova	
5. da pass. Sud America - celere da Trieste	
6. da pass. C. America-S. Pacifico - da Genova	4. mista C. America-S. Pacifico - da Genova
7. comm. C. America-N. Pacifico - da Trieste	5. comm. C. America-N. Pacifico - da Trieste
8. comm. New York - da Genova	
9. comm. New York da Trieste	
10. comm. Brasile-Plata - da Trieste	
11. comm. Golfo Messico - da Genova	
12. comm. Golfo Messico - da Trieste	6. comm. Sud America - da Trieste

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SOCIETÀ LLOYD TRIESTINO. — LINEE SOVVENZIONATE

Linee di anteguerra (1937)	Linee attuali (1960)
1. da pass. India-Estremo Oriente — espr. da Trieste	
2. da pass. India-Estr. Or. — espr. da Genova	1. da pass. India-Estremo Oriente — espr. da Genova
3. da pass. S. Africa (via Gibilterra) — espr. da Genova	2. da pass. Sud Africa — espr. da Trieste
4. da pass. Africa Or. (Massaua-Gibuti) — celere da Napoli	
5. da pass. Africa Or. (Massaua-Gibuti) — celere da Genova	
6. da pass. Africa Or. (Massaua-Gibuti) — celere da Trieste	
7. da pass. Africa Or. (Massaua-Mogadiscio) — celere da Genova	3. mista Africa Orientale — da Napoli (1)
8. da pass. (Intercoloniale dell'A.O.I.) — da Massaua ev. Napoli	
9. da pass. (Circolare del Mar Rosso) — da Massaua	
10. comm. Australia — celere da Genova	4. mista Australia — celere da Genova
11. comm. India Occ. — ev. E.O. — da Genova	
12. comm. India Occ. — ev. Indie Olandesi — da Trieste	5. comm. India Occidentale (1) (praticamente già sospesa)
13. comm. India Orientale — da Genova	
14. comm. India Orientale — da Trieste	6. comm. India Orientale
15. comm. India-Estr. Oriente — da Trieste	7. comm. India-Pakistan-Estr. Or. — cel. da Trieste
16. comm. Africa Orient. -India — da Genova	
17. comm. Africa Orient.-India — da Trieste	
18. comm. Sud Africa (Suez) — da Trieste	8. comm. Sud Africa — celere da Trieste
19. comm. Sud Africa (Gibilterra) — da Trieste	
20. comm. Africa Occ.-Congo-Sud Africa — da Trieste	9. comm. Africa Occ.-Congo — celere da Trieste

(1) Linea di cui è considerata la soppressione nel futuro ordinamento dei servizi di p.i.n.

SOCIETÀ ADRIATICA. — LINEE SOVVENZIONATE

Linee di anteguerra (1937)	Linee attuali (1960)
1. da pass. Egitto — espr. da Genova	1. da pass. Egitto — espr. da Genova
2. da pass. Egitto — espr. da Trieste	2. da pass. Egitto — espr. da Venezia
3. da pass. Egitto — cel. da Genova (via Rodi)	
4. da pass. Egitto — cel. da Trieste (via Pireo Rodi)	
5. da pass. Cipro-Palestina — cel. da Trieste	3. mista Cipro-Palestina — cel. da Genova
6. da pass. Pireo-Istanbul — cel. da Trieste	4. mista Cipro-Palestina — cel. da Venezia
7. da pass. Pireo-Istanbul — cel. da Genova	5. mista Pireo-Istanbul — cel. da Venezia
8. da pass. Venezia-Trieste-Zara-Gravosa (it. A)	6. mista Pireo-Istanbul — cel. da Genova
9. da pass. Venezia-Dalmazia-Albania-Bari	
10. da pass. Venezia-Dalmazia-Albania-Grecia-Smirne Rodi	7. mista Dalmazia-Pireo — da Venezia
11. da pass. Venezia-Dalmazia-Corfù-Bari	
12. da pass. Venezia-Zara-Gravosa (itin. B)	
13. da pass. Bari-Durazzo	
14. da pass. Brindisi-Pireo-Rodi	
15. comm. Soria-(Egeo-Egitto) — da Genova	8. mista Egitto-Soria-Anatolia — da Genova
16. comm. Soria-(Pireo-Egitto) — da Trieste	9. mista Egitto-Soria-Anatolia — da Venezia
17. comm. Soria-(Cipro-Egitto) — da Trieste	
18. comm. Danubio — da Genova	10. comm. Mar Nero — da Genova (1)
19. comm. Danubio — da Trieste	
20. comm. Mar Nero — da Trieste	11. comm. Mar Nero — da Venezia
21. da pass. locale Dodecaneso-Rodi-Piscopi-Stampalia	
22. da pass. locale Dodecaneso-Rodi-Castelrosso	
23. da pass. locale Dodecaneso-Rodi-Caso	
24. da pass. locale Tremiti-Manfredonia	12. da pass. locale Tremiti-Manfredonia (2)

(1) Linea di cui è considerata la soppressione nel futuro ordinamento dei servizi di p.i.n.

(2) Linea di interesse locale di cui è considerato il passaggio ad altre imprese.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

SOCIETÀ TIRRENA. — LINEE SOVVENZIONATE

Linee di anteguerra (1937)	Linee attuali (1960)
1. da pass. Napoli-Palermo	1. da pass. Napoli-Palermo
2. da pass. Palermo-Tunisi	2. da pass. Palermo-Tunisi
3. da pass. Civitavecchia-Terranova	3. da pass. Civitavecchia-Olbia
4. da pass. Napoli-Cagliari	4. da pass. Palermo-Cagliari
5. da pass. Genova-Sardegna-Costa Or.-Palermo	5. da pass. Napoli-Cagliari
6. da pass. Palermo-Trapani-Pantelleria-Tunisi	6. mista Genova-Sardegna-Tunisi-Sicilia e mista Palermo-Pantelleria-Tunisi
7. da pass. Genova-Livorno-Sardegna-Costa Occ. Palermo	7. da pass. Genova-Porto Torres
8. da pass. Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres	8. mista Livorno-Bastia-Porto Torres
9. da pass. Genova-Periplo Sardo	9. da pass. Civitavecchia-Cagliari
10. da pass. Genova-Civitavecchia-Cagliari-Trapani-Tunisi	10. da pass. Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli
11. da pass. Napoli-Messina-Siracusa-Malta-Tripoli	11. mista Napoli-Siracusa-Malta-Bengasi
12. da pass. Napoli-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli.	
13. da pass. Siracusa-Tripoli	
14. da pass. Napoli-Messina-Siracusa-Bengasi	
15. da pass. Siracusa-Bengasi	
16. da pass. Tunisi-Malta-Tripoli	
17. da pass. Tunisi-Tripoli	
18. da pass. Tripoli-Alessandria	
19. da pass. Palermo-Tripoli	
20. comm. Fiume-Periplo Ital.-Malta-Genova-Marsiglia	12. comm. Periplo Italice-Spagna (1)
21. comm. Adriatico-Sicilia-Tirreno	13. comm. Venezia-Sicilia-Tirreno (1)
22. comm. Adriatico-Nord Europa	14. comm. Adriatico-Nord Europa
23. comm. Tirreno-Nord Europa	15. comm. Tirreno-Nord Europa (1)
24. da pass. locale Terranova-Golfo Aranci-La Maddalena	
25. da pass. locale La Maddalena-Palau	16. da pass. locale La Maddalena-Palau (2)
26. da pass. locale La Maddalena-Bonifacio	17. da pass. locale La Maddalena-Bonifacio (2)
27. da pass. locale Carloforte-Calasetta	18. da pass. locale Carloforte-Calasetta (2)
28. da pass. locale Carloforte-Porto Vesme	19. da pass. locale Carloforte-Porto Vesme (2)

(1) Linee di cui è considerata la soppressione nel futuro ordinamento dei servizi di p.i.n.

(2) Linee di interesse locale di cui è considerato il passaggio ad altre imprese

ALLEGATO N. 7

LINEE DI P.I.N. DI CUI È PROPOSTA LA SOPPRESSIONE
NEL FUTURO ORDINAMENTO

LINEA MISTA MENSILE ERITREA-SOMALIA DEL LLOYD TRIESTINO:

Napoli - Port Said - Suez - Massaua - Gibuti - Aden - Mogadiscio - Mombasa - Mogadiscio - Aden - Gibuti - Massaua - Suez - Port Said - Napoli - Genova - Napoli.

P/fo Tripolitania (tsl. 2.766) e p/fo Diana (tsl. 3.339).

LINEE DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO NEL SETTORE

LINEE DA CARICO:

1. Linea mensile Società SITMAR: Genova-Napoli-Porti Somali con la m/n bananiera « Castel Nevoso » di 3.828 tsl.

2. Linea ogni 35-40 giorni SOCIETÀ' SICILIANA SERVIZI MARITTIMI: Genova (o Napoli)-Suez-Aden-Mogadiscio-Merca o Chisimaio e ritorno diretto in Italia con le motonavi bananiere « Somalia » di 3.351 tsl. ed « Eritrea » di 2.967 tsl.

3. Linea mensile VILLAIN & FASSIO con le motonavi bananiere « M. Fassio » di 3.283 tsl., « G. Fassio » di 3.224 tsl., « Iole Fassio » di 2.585 tsl., « F. Fassio » di 3.486 tsl.

4. Linea Armatore ACHILLE ONORATO: Genova-Livorno-Napoli-Gedda-Port Said-Mar Rosso con le m/vi « Silvia Onorato » di 1.582 tsl., « Lorenzo Onorato » di tsl. 1.323 e « Maddalena Onorato » di tsl. 959.

5. Linea Armatore RAFFAELE ROMANO: Marsiglia o Genova-Napoli-Gedda-Porto Sudan-Massaua-Assab con la m/n « Pontinia » di 1.598 tsl. e il p/fo « Ascona » di 1.934 tsl.

6. Linea mensile U. GENNARI: Trieste-Gedda-Aqapa e Porto Sudan con i p/fi « Victrix » di 499 tsl., « Vindex » di 543 tsl. e « Hievax » di 854 tsl.

7. Linea bimestrale Società LOMBARDA LIGURE: Genova-Marsiglia-Beirut-Aden o Gibuti-Kuwait-Khoramshahr-Basrah-Aden-Assab (ev.)-Porto Sudan-Genova con le m/vi « San Carlo » di 1.594 tsl. e « Pierina » di 2.363 tsl.

LINEA DA CARICO DELL'INDIA OCCIDENTALE DEL LLOYD TRIESTINO:

Nel 1959 la linea è stata sospesa (praticamente assorbita dalla linea Italia-India-Pakistan-Bengala).

LINEE DI P.I.N. DI CUI È PROPOSTA LA SOPPRESSIONE
NEL FUTURO ORDINAMENTO

LINEA DA CARICO BIMENSILE TIRRENO-ISTAMBUL DELL'ADRIATICA:

Genova - Marsiglia - Napoli - Pireo - Candia - Salonicco - Smirne - Istanbul - eventuali porti del Mar Nero - Cavalla (ev.) - Volo (ev.) - Candia - Calamata - Catania - Napoli - Livorno - Marsiglia - Genova.

P/fi Loredan (tsl. 1.836) e Belluno (tsl. 2.061).

LINEE DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO NEL SETTORE

LINEE DA CARICO:

1. Linea mensile F.lli FRASSINETTI: Marsiglia-Genova-Livorno-Pireo-Alessandria-Beirut-Lattakia e ritorno con scali in Grecia, con le m/vi « Levante » di tsl. 956 e « Ponente » di tsl. 947 e con due unità noleggate.

2. Linea settimanale Società PERMARE: Genova-Livorno-Patrasso-Pireo-Volo-Salò-nicco-Istanbul-Izmir-Creta-Marsiglia con le m/vi « Mediterraneo » di tsl. 499, « Ionio » di tsl. 268, « Regina Madre » di tsl. 299, « Stella del Mare » di tsl. 417.

3. Linea ADRIAMARE: con le m/vi « Montecanero » di tsl. 1.116 e « Città di Ancona » di tsl. 1.028.

LINEE DI P.I.N. DI CUI È PROPOSTA LA SOPPRESSIONE
NEL FUTURO ORDINAMENTO

LINEA DA CARICO QUATTORDICINALE ADRIATICO-TIRRENO-SPAGNA DELLA TIRRENIA:

Venezia - Trieste - Ancona - Bari - Catania - Malta - Messina - Palermo - Napoli - Livorno - Genova - Savona (ev.) - Imperia (ev.) - Marsiglia - Barcellona - Tarragona - Valencia e ritorno Marsiglia-Genova-Periplo.

M/n Città di Siracusa (tsl. 1.847), m/n Città di Messina (tsl. 2.380), m/n Celio (tsl. 2.384).

LINEE DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO NEL SETTORE

LINEA DA CARICO:

1. Linea ogni 20 giorni F.lli COSULICH: Trieste-Fiume-Barcellona-Algeri-Orano-Nemours-Valencia-Casablanca-Siviglia-Malaga-Venezia-Trieste con le navi « Teresa Cosulich » di tsl. 1.764 e « Maria Cosulich » di 1.764 tsl.

LINEE DI P.I.N. DI CUI È PROPOSTA LA SOPPRESSIONE
NEL FUTURO ORDINAMENTO

LINEA QUATTORDICINALE VENEZIA-GENOVA (PERIPLO) DELLA TIRRENIA:

Venezia - Trieste - Ancona (ev.) - Manfredonia (ev.) - Barletta (ev.) - Bari - Monopoli (ev.) - Brindisi - Gallipoli - Taranto (ev.) - Crotona - Reggio Calabria - Messina - Vibo Valentia (ev.) - Riposto (ev.) - Catania - Siracusa - Malta - Licata (ev.) - P. Empedocle (ev.) - Marsala - Trapani (ev.) - Palermo - Termini I. (ev.) - Napoli - Civitavecchia - Porto Torres - Livorno - Imperia (ev.) - Savona - Genova.

P/fo Marechiaro (tsl. 1.889), m/n Città di Catania (tsl. 1.598), p/fo Rovigo (tsl. 2.061).

LINEA DA CARICO MENSILE TIRRENO-NORD EUROPA DELLA TIRRENIA:

Genova - Livorno - La Spezia (ev.) - Napoli - Salerno - Canneto Lipari - Catania - Messina - Palermo - Algeri o un porto della Spagna - Londra o Amburgo - Brema - Rotterdam - Anversa - Savona - Genova.

M/n Valdarno (tsl. 2.135) e Vallisarco (tsl. 2.135) prese a noleggio da privati.

ALLEGATO N. 8

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE DEL GRUPPO FINMARE

RISULTATI DI GESTIONE (FABBISOGNO DI CONTRIBUTO DELLO STATO) PER LE LINEE DI CUI È
CONSIDERATA LA SOPPRESSIONE NEL FUTURO ORDINAMENTO DEI SERVIZI DI P.I.N.

	1955	1956	1957	1958	1959
Linea Adriatico-Tirreno-Spagna	— 535,6	— 528,5	— 496,5	— 454,6	— 524,7
Linea Adriatico-Tirreno (Periplo)	— 574,1	— 582,8	— 612,9	— 560,4	— 563,7
Linea Tirreno-Nord Europa	— 276,3	— 295,4	— 239,6	— 335,6	— 332,1
Linea comm. Tirreno-Egeo-Istanbul	— 204, —	— 226,9	— 226,2	— 208,7	— 267,3
Linea Tirreno-Africa Orientale	— 338,7	— 295,3	— 342,1	— 398,1	— 469,6
Linea Italia-India Occidentale (1)	— 23,6	— 11,2	— 109,1	— 177,9	— 29,5
	— 1.952,3	— 1.940,1	— 2.026,4	— 2.135,3	— 2.186,9

(1) Nel 1959 la linea è stata sospesa (praticamente assorbita dalla linea Italia-Pakistan-Bengala).
N. B. — I dati relativi all'esercizio 1960 non sono ancora disponibili.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sub-Allegato 1

LINEA COMMERCIALE ADRIATICO-TIRRENO-SPAGNA - (SOCIETÀ TIRRENIA)

	1955	1956	1957	1958	1959
Numero navi impiegate	3	3	3,2	3	3
Tonnellate stazza lorda	6.617	6.617	7.049	6.649	6.611
Numero viaggi	26	27	26	26	23
Numero passeggeri trasportati	1.548	1.323	1.453	1.390	1.047
Tonnellate merci trasportate	56.261	58.848	53.903	53.099	50.287

*Sub-Allegato 2*LINEA COMMERCIALE ADRIATICO-TIRRENO (PERIPLO ITALICO)
(SOCIETÀ TIRRENIA)

	1955	1956	1957	1958	1959
Numero navi impiegate	3	3	3	3,4	3
Tonnellate stazza lorda	5.291	5.308	5.311	5.932	5.494
Numero viaggi	24 ½	25 ½	25	25	21
Numero passeggeri trasportati	—	—	—	—	—
Tonnellate merci trasportate	57.938	58.575	54.812	50.887	46.584

Sub-Allegato 3

LINEA COMMERCIALE TIRRENO-NORD EUROPA - (SOCIETÀ TIRRENIA)

	1955	1956	1957	1958	1959
Numero navi impiegate	2	2	2	2	2
Tonnellate stazza lorda	4.270	4.270	4.270	4.270	4.270
Numero viaggi	12	13	11	12	12
Numero passeggeri trasportati	—	—	—	—	—
Tonnellate merci trasportate	66.650	67.594	55.427	56.089	60.537

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sub-Allegato 4

LINEA COMMERCIALE TIRRENO-EGEO-ISTANBUL - (SOCIETÀ ADRIATICA)

	1955	1956	1957	1958	1959
Numero navi impiegate	2	2	2	2	2
Tonnellate stazza lorda	3.059	3.425	3.425	3.365	3.453
Numero viaggi	25	25	23	27	22
Numero passeggeri trasportati	4	—	—	—	—
Tonnellate merci trasportate	43.382	49.725	36.684	32.788	41.095

Sub-Allegato 5

LINEA MISTA TIRRENO-AFRICA ORIENTALE - (SOCIETÀ LLOYD TRIESTINO)

	1955	1956	1957	1958	1959
Numero navi impiegate	2	2	2	2	2
Tonnellate stazza lorda	6.105	6.105	6.105	6.105	6.105
Numero viaggi	11	13	12	12	12
Numero passeggeri trasportati	3.972	3.852	2.835	3.136	2.557
Tonnellate merci trasportate	30.212	33.757	27.307	26.274	29.386

Sub-Allegato 6

LINEA COMMERCIALE TIRRENO-INDIA OCCIDENTALE (1)

(SOCIETÀ LLOYD TRIESTINO)

	1955	1956	1957	1958	1959
Numero navi impiegate	1,4	1	1,9	1,1	0,3
Tonnellate stazza lorda	3.153	1.890	7.735	4.105	1.940
Numero viaggi	7	7	9	6	1
Numero passeggeri trasportati	102	40	17	43	1
Tonnellate merci trasportate	35.618	22.701	46.148	19.731	15.385

(1) La linea è già oggi praticamente assorbita dal servizio Italia-India-Pakistan-Bengala.

ALLEGATO N. 9

VARIAZIONI PREVISTE NELLA COMPOSIZIONE DELLE FLOTTE DEL
GRUPPO « FINMARE »

	ITALIA		LLOYD TRIES.		ADRIATICA		TIRRENA		TOTALE	
	N.	Tsl.	N.	Tsl.	N.	Tsl.	N.	Tsl.	N.	Tsl.
A) Composizione attuale (compresa immissione della m/n OLBIA, ex NEFER-TITI, acquistata):										
Navi da passeggeri e miste	10	217.981	9	98.032	11	59.609	22	70.404	52	446.026
Navi da carico secco	9	67.297	22	131.041	6	11.683	3	8.144	40	218.165
	19	285.278	31	229.073	17	71.292	25	78.548	92	664.191
B) Prevista radiazione di navi nella 1ª fase del futuro assetto dei servizi di p.i.n.:										
a) conseguenti alla soppressione di linee:										
Navi da passeggeri e miste	—	—	1	2.766	1	3.339	3	4.247	5	10.352
Navi da carico secco	—	—	1	1.890	3	5.959	1	1.882	5	9.731
	—	—	2	4.656	4	9.298	4	6.129	10	20.083
b) altre radiazioni previste (inclusa la cessione a terzi armatori delle navi impiegate nei servizi locali sardi):										
Navi da passeggeri e miste	1	23.842	1	9.584	—	—	3	856	5	34.282
Navi da carico secco	1	7.180	6	39.911	—	—	—	—	7	47.091
	2	31.022	7	49.495	—	—	3	856	12	81.373
c) totale radiazioni previste:										
Navi da passeggeri e miste	1	23.842	2	12.350	1	3.339	6	5.103	10	44.634
Navi da carico secco	1	7.180	7	41.801	3	5.959	1	1.882	12	56.822
	2	31.022	9	54.151	4	9.298	7	6.985	22	101.456
C) Composizione della flotta dopo le variazioni suddette:										
Navi da passeggeri e miste	9	194.139	7	85.682	10	56.270	16	65.301	42	401.392
Navi da carico secco	8	60.117	15	89.240	3	5.724	2	6.262	28	161.343
	17	254.256	22	174.922	13	61.994	18	71.563	70	562.735

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Segue: ALLEGATO N. 9

	ITALIA		LLOYD TRIES.		ADRIATICA		TIRRENIA		TOTALE	
	N.	Tsl.	N.	Tsl.	N.	Tsl.	N.	Tsl.	N.	Tsl.
D) Variazioni conseguenti all'attuazione del programma di nuove costruzioni:										
a) immissione di nuove unità:										
Navi da passeggeri e miste	2	80.000	2	48.000	2	10.000	2	11.000	8	149.000
Navi da carico secco	—	—	5	33.850	1	3.200	—	—	6	37.050
	2	80.000	7	81.850	3	13.200	2	11.000	14	186.050
b) radiazioni e trasformazioni:										
Navi da passeggeri e miste	— 2	— 37.860	— 3	— 39.420	— 1	— 1.963	— 2	— 5.326	— 8	— 84.569
Navi da carico secco	—	—	— 2	— 14.310	— 1	— 1.361	—	—	— 3	— 15.671
	— 2	— 37.860	— 5	— 53.730	— 2	— 3.324	— 2	— 5.326	— 11	— 100.240
c) saldo variazioni:										
Navi da passeggeri e miste	—	+ 42.140	— 1	+ 8.580	+ 1	+ 8.037	—	+ 5.674	—	+ 64.431
Navi da carico secco	—	—	+ 3	+ 19.540	—	+ 1.839	—	—	+ 3	+ 21.379
	—	+ 42.140	+ 2	+ 28.120	+ 1	+ 9.876	—	+ 5.674	+ 3	+ 85.810
E) Composizione della flotta dopo l'attuazione del programma di nuove costruzioni:										
Navi da passeggeri e miste	9	236.279	6	94.262	11	64.307	16	70.975	42	465.823
Navi da carico secco	8	60.117	18	108.780	3	7.563	2	6.262	31	182.722
	17	296.396	24	203.042	14	71.870	18	77.237	73	648.545

ALLEGATO N. 10.

SERVIZI DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO FRA L'ITALIA ED IL
NORD AMERICA

LINEE DA PASSEGGERI:

1. Linea mensile SIOSA: Palermo-Napoli-Genova-Cadice (ev.) Azzorre (ev.)-Quebec-Montreal-Quebec-Azzorre (ev.)-Cannes-Genova-Napoli-Palermo con la t/n «Irpinia» di tsl. 12.279.

LINEE DA CARICO:

1. Linea ogni 20 giorni Società ITALNAVI: Vancouver-Seattle-Columbia-River-San Francisco-Los Angeles-Marsiglia-Genova con le m/vi «Italcielo» di 7.097 tsl., «Italterra» di 7.093 tsl., «Italmare» di 7.059 tsl.

2. Linea quattordicinale Ditta GIACOMO COSTA fu Andrea: Genova-Napoli-New York con le t/vi «Maria Costa» di tsl. 13.288 e «Pia Costa» di 13.286 tsl.

3. Linea mensile GENS: Mediterraneo-Canada con i p/fi «Maria Fausta G.» di 2.123 tsl., «Maria Teresa G.» di 2.123 tsl., «Capo Miseno» di 5.431 tsl.

4. Linea bimestrale GENS: Mediterraneo-Canada-Grandi Laghi-USA con il p/fo «Capo Noli» di 5.653 tsl.

5. Linea settimanale VILLAIN & FASSIO E COMPAGNIA INTERNAZIONALE DI GENOVA S.p.A.: Fiume-Trieste-Venezia-Napoli-Livorno-Marsiglia-Genova-New York-Boston-Filadelfia-Baltimora-Norfolk con le m/vi «Angela Fassio» di 7.016 tsl., «Carmela Fassio» di 7.012 tsl., «Elettra Fassio» di 7.012 tsl., «Giuanin Fassio» di 7.114 tsl., «Gimmi Fassio» di 7.115 tsl., «Carlin Fassio» di 7.114, «Nando Fassio» di 7.115 tsl.

6. Linea mensile D'AMICO Soc. Nav.: Napoli-Livorno-Genova-Los Angeles-San Francisco-Portland-Vancouver con le navi «Cesare D'Amico» di 8.835 tsl., «Paolo D'Amico» di 8.834 tsl. più altra nave noleggiata.

SERVIZI DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO FRA L'ITALIA ED IL
SUD AMERICA

LINEE MISTE:

1. Linea ogni 14 giorni circa Ditta GIACOMO COSTA fu Andrea: Napoli-Genova-Cannes-Barcellona-Lisbona-Funchal-Recife-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Ayres e viceversa con la t/n «Federico C.» di 20.416 tsl. e le m/vi «Anna C.» di 11.736 tsl. e «Andrea C.» di 8.604.

LINEE DA CARICO:

1. Linea ogni 15 giorni Società ITALNAVI: Genova-Las Palmas (o Dakar)-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Ayres e viceversa con le m/vi «Sises» di 6.422 tsl., «Sestriere» di 6.259 tsl., «Alpe» di 6.892 tsl. e «Villarperosa» di 6.642 tsl.

2. Linea Società SIDARMA: Genova-Dakar-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Ayres-Rio Grande-Santos-Rio de Janeiro-Las Palmas-Marsiglia-Livorno-Genova con la m/n «Francesco Morosini» di tsl. 6.710.

**SERVIZI DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO FRA L'ITALIA ED IL
CENTRO AMERICA****LINEE DA PASSEGGERI:**

1. Linea ogni 32 giorni Armatore **ACHILLE LAURO**: Napoli-Genova-Barcellona-Vigo (ev.)-Funchal-Las Palmas-Teneriffe-La Guayra-Barbados-Barcellona-Genova-Napoli con la m/n « Surriento » di 10.698 tsl.

2. Linea mensile F.lli **GRIMALDI**: Napoli-Genova-Cannes-Barcellona-Teneriffe-Guadalupe-Martinica-La Guayra-Trinidad-Teneriffe-Barcellona-Cannes-Genova-Napoli con la t/n « Venezuela » di 19.664 tsl.

3. Linea ogni 30-35 giorni circa Ditta **GIACOMO COSTA** fu Andrea: Napoli-Genova-Cannes-Barcellona-Teneriffe-La Guayra-Antille con le m/vi « Bianca C. » di 18.427 tsl. e « Anna C. » di 11.736 tsl.

LINEE DA CARICO:

1. Linea decadale Soc. **NAVIGAZIONE ALTA ITALIA**: Genova-Napoli-Trieste-Venezia e porti U.S. Golfo Messico e Sud Atlantico (Florida-Luisiana-Alabama-Texas e viceversa), con le t/vi « Mombaldo » di 6.838 tsl., « Mondoro » di 6.834 tsl. e le m/vi « Monreale » di 5.323, « Monstella » di 6.993, « Mongioia » di 6.972, « Monfiore » di 7.026 tsl., « Monrosa » di 7.178 tsl., « Monviso » di 7.171 tsl.

2. Linea ogni 15 giorni circa Soc. **SIDARMA**: Genova-Livorno-Marsiglia-Cadice-Lisbona-La Guayra-Puerto Cabello-Avana-Vera Cruz-Houston-New Orleans-Avana-Jacksonville-Savannah-Marsiglia-Genova con le m/vi « Andrea Gritti » di 6.490 tsl., « Enrico Dandolo » di 6.081 tsl., « Vettor Pisani » di 6.337 tsl., « Lazzaro Mocenigo » di 6.078, « Lorenzo Marcello » di 6.213 tsl.

3. Linea mensile Società di Navigazione **D'AMICO**: Napoli-Livorno-Genova-Avana-Vera Cruz-Tampico Houston-New Orleans con le m/vi « Paestum » di 7.178 tsl., « Orizia » di 7.180 tsl., « Città di Salerno » di 7.185 tsl.

**SERVIZI DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO FRA L'ITALIA
E L'ESTREMO ORIENTE - AUSTRALIA****LINEE DA PASSEGGERI:**

1. Linea mensile **COMPAGNIA GENOVESE DI ARMAMENTO**: Genova (o Napoli o Trieste)-Port Said-Suez-Aden-Fremantle-Melbourne-Sydney (ev.)-Adelaide (ev.)-Djakarta (ev.)-Singapore (ev.)-Aden-Suez-Port Said-Messina-Genova-Trieste con le m/vi « Aurelia » (1) di 10.022 tsl. e « Flaminia » (1) di 8.791 tsl.

2. Linea mensile Armatore **ACHILLE LAURO**: Genova-Napoli-Messina-Port Said-Aden-Fremantle-Melbourne-Sydney-Brisbane-Singapore-Colombo (ev.)-Massaua-Port Said-Malta (ev.)-Messina (ev.)-Napoli-Genova con t/vi « Roma » di 14.867 tsl. e « Sydney » di 14.708 tsl.

(1) Navi noleggiate al CIME.

SERVIZI DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO FRA L'ITALIA
E L'AFRICA ORIENTALE-SOMALIA-MAR ROSSO-GOLFO PERSICO

LINEE DA CARICO:

1. Linea mensile Società SITMAR: Genova-Napoli-Porti Somali con la m/n bananiera « Castel Nevoso » di 3.828 tsl.
2. Linea ogni 35-40 giorni SOCIETÀ SICILIANA SERVIZI MARITTIMI: Genova (o Napoli)-Suez-Aden-Mogadiscio-Merca o Chisimaio e ritorno diretto in Italia con le motonavi bananiere « Somalia » di 3.351 tsl. ed « Eritrea » di 2.967 tsl.
3. Linea mensile VILLAIN & FASSIO con le motonavi bananiere « M. Fassio » di 3.283 tsl., « G. Fassio » di 3.224 tsl., « Iole Fassio » di 2.585 tsl., « F. Fassio » di 3.486.
4. Linea Armatore ACHILLE ONORATO: Genova-Livorno-Napoli-Gedda-Port Said-Mar Rosso con le m/vi « Silvia Onorato » di 1.582 tsl., « Lorenzo Onorato » di 1.323 e « Maddalena Onorato » di 959 tsl.
5. Linea Armatore RAFFAELE ROMANO: Marsiglia o Genova-Napoli-Gedda-Porto Sudan-Massaua-Assab con la m/n « Pontinia » di 1.598 tsl. e il p/fo « Ascona » di 1.934 tsl.
6. Linea mensile U. GENNARI: Trieste-Gedda-Aqapa e Porto Sudan con i p/fi « Victrix » di 499 tsl., « Vindex » di 543 tsl. e « Hievax » di 854 tsl.
7. Linea bimestrale Società LOMBARDA LIGURE: Genova-Marsiglia-Beirut-Aden o Gibuti-Kuwait-Khoramshahr-Basrah-Aden-Assab (ev.)-Porto Sudan-Genova con le m/vi « San Carlo » di 1.594 tsl. e « Pierina » di 2.363 tsl.

SERVIZI DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO FRA L'ITALIA
E L'AFRICA OCCIDENTALE

LINEE DA CARICO:

1. Linea ogni 20 giorni circa Armatore F. ITALO CROCE: Genova-Marsiglia-Casablanca-Dakar Conakry-Freetown-Abidjan-Takoradi-Lomé-Cotonou-Lagos-Aqapa-Douala-Port Gentil-Pointe Noire-Matadi con le navi « Ezilda Croce » di 4.535 tsl., « Luisita Croce » di 4.715 tsl., « Croce Giuseppe » di 2.128 tsl., « Croce Italo » di 1.858 tsl., « Croce Marina » di 4.915 tsl.
2. Linea mensile Società SIDARMA: Genova-Marsiglia-Dakar-Conakry-Freetown-Monrovia-Abidjan-Accra-Lagos-Douala-Pointe Noire-Luanda Lobito-Lagos-Takoradi-Abidjan-Dakar-Civitavecchia-Marsiglia-Livorno-Genova con le motonavi « Laguna » di 7.215 tsl., « Corallo » di 7.215 tsl., « Giorgio Cini II » di 2.600 tsl.
3. Linea ogni 35-40 giorni Società COMPAGNIA MESSINESE DI NAVIGAZIONE: Genova e Marsiglia con scali costa occidentale Africa con le m/vi « Graziella Zeta » di 1.595 e « Gianni Zeta » di 1.595 tsl.
4. Linea bimensile TRASMARE con le navi « Alphard » di 983, « Vega » di 982; « Indus » di 994, « Altair » di 492 e « Morelli » di 1.596.

SERVIZI DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO FRA L'ITALIA
ED IL MEDITERRANEO ORIENTALE

LINEE DA CARICO:

1. Linea mensile F.lli FRASSINETTI: Marsiglia-Genova-Livorno-Pireo-Alessandria-Beirut-Lattakia e ritorno con scali in Grecia, con le m/vi « Levante » di 956 e « Ponente » di 947 e con due unità noleggiate.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. Linea settimanale Società PERMARE: Genova-Livorno-Patrasso-Pireo-Volo Salonicco-Istanbul-Izmir-Creta-Marsiglia con le m/vi « Mediterraneo » di tsl. 499, « Ionio » di tsl. 268, « Regina Madre » di tsl. 299, « Stella del Mare » di tsl. 417.

3. Linea ADRIAMARE con le m/vi « Montecanero » di 1.116 tsl. e « Città di Ancona » di tsl. 1.028.

4. Linea settimanale Navigazione SPERCO da Trieste a Venezia per l'Egitto, Siria, Libano con le m/vi « Irma » di tsl. 892, « Enri » di tsl. 933, « Carso » di tsl. 1.564.

5. Linea decadale Navigazione SPERCO da Trieste a Venezia per la Grecia, Cipro, Turchia con le m/vi « Otranto » di tsl. 921, « Mugla » di tsl. 995.

6. Linea TERNAVI da Trieste a Venezia per la Grecia, Cipro, Siria, Libano, Egitto con le m/vi « Barberina » di tsl. 477, « Birba » di tsl. 485.

SERVIZI DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO FRA L'ITALIA
ED IL NORD AFRICA

LINEE DA CARICO:

1. Linea ogni 25 giorni circa SICULA MARITTIMA ORIENTALE: Genova-Sicilia-Malta-Tripoli-Bengasi con la motonave « Lucia » di tsl. 499.

2. Linea ogni 20-25 giorni Armatore PAOLO GENNARI: Venezia-Trieste-Fiume-Tripoli con la m/n « C. di Pesaro » di tsl. 632.

3. Linea mensile Armatore PAOLO GENNARI: Trieste-Fiume-Bona-Algeri con la m/n « Milvia » di tsl. 496.

4. Linea ogni 23-25 giorni Armatore DONÀ VINICIO: Trieste-Fiume-Tripoli-Tunisi (ev.) con la m/n « Nova Fides » di tsl. 368.

5. Linea mensile Armatore GERMANO SAIN: Trieste-Fiume-Tunisi (ev.)-Sfax-Beirut con le m/vi « Victoria S. » di tsl. 196, « Mimima » di tsl. 199.

6. Linea quindicinale Società SAN PIETRO: Genova-Marina di Carrara-La Spezia-Porto Torres-Oristano-Cagliari-Nord Africa con le navi « Isola di San Pietro » di tsl. 466 e « Tabarchin » di tsl. 463.

7. Linea settimanale IGNAZIO MESSINA: Genova-Livorno-Napoli-Malta-Tripoli-Sfax con il p/fo « Lido » di 1.291 tsl. e la m/n « Carletta G. » di tsl. 887.

8. Linea settimanale IGNAZIO MESSINA: Genova-Marina di Carrara-Livorno-Tunisi-Tripoli-Sfax con le navi: m/n « Duizar » di tsl. 499, m/n « Siracusa » di tsl. 994, p/fo « Simeon » di tsl. 994, p/fo « Carlo A. » di tsl. 913.

9. Linea quattordicinale IGNAZIO MESSINA: Genova-Livorno-Napoli-Malta-Tripoli-Bengasi con le navi: m/n « Duizar » di tsl. 499, m/n « Siracusa » di tsl. 994, p/fo « Simeon » di tsl. 994, p/fo « Carlo A. » di tsl. 913.

10. Linea decadale Società ACOMIN: Genova-Livorno-Massa Carrara-Tunisi-Tripoli-Sfax con le m/vi « Aron » di tsl. 497 e « Odisseo » di tsl. 496.

SERVIZI DELL'ARMAMENTO LIBERO ITALIANO FRA L'ITALIA
E LA SPAGNA

LINEE DA CARICO:

1. Linea ogni 20 giorni F.lli COSULICH: Trieste-Fiume-Barcellona-Malaga-Orano-Nemours-Valencia-Casablanca-Siviglia-Malaga-Venezia-Trieste con le navi « Teresa Cosulich » di tsl. 1.764 e « Maria Cosulich » di 1.764 tsl.

Dall'elencazione in precedenza riportata (derivata da un aggiornamento di quanto esposto nella Relazione 5-7-1960 della Confederazione Italiana degli Armatori Liberi) può rilevarsi che l'attività svolta dall'armamento privato nel campo dei servizi internazionali di linea si riassume:

in alcuni servizi da passeggeri e misti sulle grandi rotte oceaniche del Nord America (linea mensile SIOSA), del Sud America (Linea « C »), del Centro America (linee Lauro, Grimaldi e Costa) e dell'Australia (linea Lauro).

in servizi da carico per il Nord, Sud e Centro America, per l'Africa Orientale e Occidentale, per il Vicino Oriente, per il Nord Africa e la penisola Iberica.

L'esperienza, per altro, dimostra l'indirizzo strettamente economico seguito — e logicamente — dall'armamento privato nella scelta delle linee di svolgimento della propria attività, nel senso di adeguare l'attività stessa alle prospettive di rendimento; in altri termini la presenza della iniziativa privata in un settore di traffico è naturalmente in funzione della redditività del settore stesso e viene interrotta o spostata non appena i fattori determinativi di questa redditività cessano o si trasferiscono.

Per contro i servizi di linea sovvenzionati dallo Stato valgono a garantire la continuità della presenza della nostra bandiera su una vasta rete di collegamenti marittimi in diretta ed esclusiva connessione all'interesse generale del Paese, interesse che non può commisurarsi soltanto in termini economici.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Le modifiche proposte al disegno di legge e che sono il frutto di un attento esame non soltanto dell'aspetto giuridico del testo, ma economico-politico dell'intero settore delle comunicazioni marittime, rispondono ad una esigenza di principio e vogliono raggiungere una più scrupolosa osservanza degli indirizzi di massima che il disegno di legge si propone.

Formulate di intesa ed in fattiva armonia con i Ministri della marina mercantile, del bilancio, del tesoro e delle partecipazioni

statali, tali modificazioni non alterano la fisionomia e gli scopi del disegno di legge così saggiamente predisposto; cercano, al contrario, di renderlo più operante per armonizzare realmente l'interesse dello Stato con le esigenze e le prerogative delle società cui resta affidato l'esercizio dei servizi in esame.

In base a queste considerazioni si propongono gli emendamenti di cui appresso.

ANGELINI Armando, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

OSSERVAZIONI DEL RELATORE

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

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

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

« LLOYD TRIESTINO », società per azioni di navigazione, con sede in Trieste;

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

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

Art. 2.

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

Le convenzioni avranno la durata di anni 20 con decorrenza dal 1° gennaio 1961.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

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

Le convenzioni avranno la durata di venti anni con decorrenza dal 1° gennaio 1962.

Osservazioni del relatore
—

Sembra opportuno anche l'intervento del Ministero delle partecipazioni statali — ai fini dell'adempimento delle funzioni proprie del Ministero stesso — in tutto ciò che concerne la formazione e la stipulazione delle convenzioni.

La decorrenza dal 1° gennaio 1961 deve ormai considerarsi superata ed occorre fissarne un'altra (si propone il 1° gennaio 1962) che tenga conto del tempo occorrente per l'iter parlamentare del disegno di legge e l'approvazione e firma delle convenzioni.

(Segue: *Testo del Governo*).

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

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

Art. 3.

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

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

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

c) le agenzie e gli altri organi ed uffici periferici delle società concessionarie devono essere concentrati nel modo più economico.

Art. 4.

Allo scopo di assicurare la maggiore efficienza ed economicità dei servizi l'Istituto per la ricostruzione industriale (I.R.I.) procederà, entro il primo biennio dall'entrata in vigore della presente legge, al raggruppamento parziale o totale delle società di navigazione di cui all'articolo 1 mediante operazioni di concentrazione o di passaggio di pacchetti azionari deliberate dalle rispettive assemblee.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

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

Identico.

Art. 3.

Identico:

a) *identico;*

b) *identico;*

c) *soppresso.*

Art. 4.

Soppresso.

(Segue: Osservazioni del relatore).

Consequenziale all'emendamento proposto per il 1° comma dello stesso articolo 2 è l'aggiunta dell'intervento anche del Ministero delle partecipazioni statali per quanto riguarda l'approvazione e l'eventuale modifica dell'elenco delle linee di p.i.n.

Se ne propone la soppressione in quanto le operazioni previste in questo articolo modificando il contenuto delle convenzioni devono essere denunziate preventivamente ai Ministeri della marina mercantile e delle partecipazioni statali.

(Segue: *Testo del Governo*).

Art. 5.

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

Il collegio sindacale di ciascuna società si compone di cinque membri effettivi e di due supplenti; ad esso partecipano, in qualità di sindaci effettivi, un funzionario designato dal Ministero del tesoro, con funzioni di presidente, ed un funzionario designato dal Ministero della marina mercantile ed, in qualità di sindaci supplenti, un funzionario designato dal Ministero del tesoro ed uno designato dal Ministero della marina mercantile.

I comandanti delle navi, i direttori di macchina, i capi commissari ed i primi commissari, vengono nominati a scelta dai consigli di amministrazione delle società da cui dipendono.

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 5.

Identico.

Il collegio sindacale di ciascuna società si compone di cinque membri effettivi e di due supplenti; ad esso partecipano, in qualità di sindaci effettivi, un funzionario designato dal Ministero del tesoro, con funzioni di presidente, un funzionario designato dal Ministero della marina mercantile ed un funzionario designato dal Ministero delle partecipazioni statali ed, in qualità di sindaci supplenti, un funzionario designato dal Ministero del tesoro ed uno designato dal Ministero della marina mercantile.

I comandanti delle navi, i direttori di macchina, i capi commissari *od* i primi commissari, vengono nominati a scelta dai consigli di amministrazione delle società da cui dipendono.

Identico.

(Segue: Osservazioni del relatore).

Sempre per consentire l'espletamento dei compiti istituzionali del Ministero delle partecipazioni statali, si ritiene che la disposizione in esame debba essere integrata con l'inclusione nel Collegio sindacale delle Società anche di un sindaco effettivo designato dal suddetto Ministero a fianco di quelli di designazione dei dicasteri del tesoro e della marina mercantile.

L'inserimento nella legge della clausola per cui i gradi massimi (comandanti, direttori di macchina, capi commissari o primi commissari) della carriera degli ufficiali di Stato Maggiore dovranno essere nominati dai Consigli di amministrazione deriva dal fatto che esistono oggi disposizioni del Regolamento organico per le quali anche a tali gradi massimi si giunge in base al criterio dell'anzianità congiunta ad idoneità; mentre, per l'alta responsabilità connessa agli stessi, si impone una esclusiva libertà di scelta da parte della Società.

Negli organici di alcune Società del Gruppo non esiste il grado di « Capo Commissario » e le relative funzioni sono svolte dal « Primo Commissario », grado quest'ultimo che viene ad essere quello massimo della carriera, per il quale appunto è prescritta la nomina a scelta; occorre quindi cambiare la particella congiuntiva « ed » (i capi commissari ed i primi commissari) in quella disgiuntiva « od » (i capi commissari od i primi commissari).

(Segue: *Testo del Governo*).

Art. 6.

Le disposizioni degli articoli 3 e 5 devono, entro il termine di un mese dall'entrata in vigore della presente legge, essere inserite negli statuti delle società e coordinate con le altre norme di questi.

L'adempimento degli obblighi previsti dalle disposizioni di cui al comma precedente costituisce condizione essenziale per l'efficacia delle convenzioni.

Art. 7.

L'ammontare complessivo delle sovvenzioni da corrispondere alle quattro società, per l'esercizio delle linee di preminente interesse nazionale di cui all'articolo 2, non può superare la somma annua di lire ventuno miliardi salvo le variazioni eventualmente derivanti dall'applicazione degli articoli 8 e 9.

Le convenzioni stabiliranno la sovvenzione da corrispondere a ciascuna società.

Ove dai primi provvedimenti di modifica, rispettivamente, delle disposizioni di legge concernenti la previdenza marinara, già in corso di approvazione parlamentare, e dei diritti consolari, già in corso di elaborazione, risultassero maggiori oneri nell'esercizio dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, l'entità di questi oneri dovrà essere riconosciuta a maggiorazione della sovvenzione di cui al primo comma.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 6.

Le disposizioni dell'articolo 3, lettera b) e dell'articolo 5, 1° e 2° comma, devono entro il termine di tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, essere inserite negli statuti delle società e coordinate con le altre norme di questi.

Soppresso.

Art. 7.

Identico.

Identico.

Ove dai primi provvedimenti di modifica, rispettivamente, della previdenza marinara di cui alla legge 12 ottobre 1960, n. 1183 e dei diritti consolari, già in corso di elaborazione, risultassero maggiori oneri nell'esercizio dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, l'entità di questi oneri dovrà essere riconosciuta a maggiorazione della sovvenzione di cui al 1° comma.

Fino alla data di approvazione delle convenzioni di cui all'articolo 2, il Ministero della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, potrà corrispondere a ciascuna società, in rate mensili posticipate, acconti il

(Segue: Osservazioni del relatore).

Le variazioni che si propongono al primo comma derivano in primo luogo dalla necessità di limitare l'obbligo imposto dall'articolo agli elementi che sono effettivamente suscettibili di essere inseriti negli statuti sociali. Conseguentemente non può farsi riferimento al paragrafo a) dell'articolo 3, mentre per il paragrafo c) dello stesso articolo è stata proposta la soppressione. Così pure non possono essere inserite negli Statuti le disposizioni del terzo e quarto comma dell'articolo 5.

Inoltre sembra troppo breve il termine di un mese prescritto nello stesso comma per l'adempimento della prescrizione, così che se ne propone l'estensione a tre mesi.

Si propone poi la soppressione del secondo comma in quanto non sembra opportuno condizionare l'efficacia delle convenzioni all'inclusione negli Statuti delle Società delle disposizioni di cui agli articoli 3 e 5, dato che le cause di inefficacia e di decadenza delle convenzioni debbono essere in esse convenzioni e soltanto in esse comprese.

Le disposizioni di legge concernenti la previdenza marinara, che nel comma in esame erano indicate come « in corso di approvazione » sono divenute operative con la promulgazione della legge 12 ottobre 1960, numero 1183, derivandone la necessità di aggiornare la disposizione.

(Segue: *Testo del Governo*).

Art. 8.

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

La revisione delle convenzioni può essere, con le stesse modalità, richiesta anche dalle parti, in relazione all'immissione in servizio di navi di nuova costruzione o a seguito di modifica dell'elenco delle linee ai sensi del terzo comma dell'articolo 2.

Agli effetti di quanto stabilito dal precedente comma, le commesse relative alla costruzione di nuove navi dovranno essere precedute da gare indette fra ditte preventivamente approvate dal Ministero della marina mercantile.

La revisione viene attuata con apposite convenzioni aggiuntive da approvarsi con le modalità di cui all'articolo 2. Qualora non sia raggiunto un accordo con la società si applicano le disposizioni dell'articolo 11.

Art. 9.

Le sovvenzioni attribuite alle società concessionarie sono soggette a revisione bien-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 8.

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

La revisione della convenzione può essere, con le stesse modalità, richiesta anche dalle parti, sia a seguito di modifica dell'elenco delle linee ai sensi del terzo comma dell'articolo 2, sia in relazione alla immissione in servizio, autorizzata dal Ministero della marina mercantile, di navi di nuova costruzione o di navi trasferite in proprietà da una ad altra delle società di cui all'articolo 1.

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

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

Art. 9.

Identico.

(Segue: Osservazioni del relatore).

Lo stesso principio (v. in precedenza) che ha indotto a proporre l'intervento del Ministero delle partecipazioni statali nella formazione delle Convenzioni ed in tutto ciò che concerne l'operatività di esse, rende opportuna una modifica del 1° e 3° comma dell'articolo in esame per sanzionare l'intervento suddetto anche per i casi dai suddetti commi regolati.

(V. sopra).

L'articolo 11 successivo, citato nell'ultima parte del comma, regola i rapporti fra lo Stato e le Società esercenti in caso di decadenza della Società stessa per « gravi deficienze e inadempienze ». Quindi la disposizione in esame imporrebbe la decadenza delle Società ove non fosse possibile raggiungere un accordo, sul piano contrattuale, in tutto ciò che riguarda la revisione delle convenzioni nei casi previsti. Si tratta evidentemente di una norma non equa che può portare ad una coercizione della volontà di una delle parti contraenti.

Si propone pertanto l'eliminazione di essa, sostituendola con un'altra formula che contempli l'intervento di quell'arbitrato che dovrà essere stabilito in convenzione per il regolamento di tutti quei casi in cui non potrà aversi la convergenza delle volontà delle parti.

(Segue: *Testo del Governo*).

nale in relazione alle variazioni in aumento o in diminuzione intervenute negli introiti netti e nei costi del personale, del combustibile, delle manutenzioni e riparazioni ordinarie e delle manutenzioni e riparazioni straordinarie per riclassifica delle navi.

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

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

Per la revisione di cui al primo comma, si calcola una franchigia pari alla percentuale dell'1 per cento degli introiti lordi di gestione risultanti dai preventivi finanziari di esercizio delle singole società che saranno presi a base per la stipula delle convenzioni.

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

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

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Identico.

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

Identico.

Identico.

Identico.

Identico.

(Segue: *Osservazioni del relatore*).

Va ripetuto quanto detto in precedenza circa l'opportunità di intervento anche del Ministero delle partecipazioni statali in tutto ciò che concerne la dinamica dei rapporti fra lo Stato e le Società esercenti i servizi di p.i.n.

(Segue: *Testo del Governo*).

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

Art. 10.

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

Trascorso inutilmente tale termine, la convenzione, previo parere del Consiglio di Stato, potrà essere dichiarata risolta per decadenza della società con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro.

Le linee esercitate dalla società decaduta possono essere date in concessione, mediante pubblica gara, ad altre società di navigazione.

La nuova convenzione da stipularsi con dette società deve essere approvata con le modalità indicate all'articolo 2; ad essa si applicano, in quanto compatibili, le norme della presente legge.

Nel periodo intercorrente fra la decadenza dalla concessione e l'approvazione della nuova convenzione il Ministero della marina mercantile può assumere direttamente la gestione delle linee per conto della società decaduta.

La decadenza della concessione importa di diritto a carico della società una penale pari ad un decimo della sovvenzione stabilita per l'esercizio precedente a quello nel quale è stata dichiarata la decadenza.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Identico.

Art. 10.

Identico.

Trascorso inutilmente tale termine, la convenzione, previo parere del Consiglio di Stato, potrà essere dichiarata risolta per decadenza della società con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con quelli del tesoro e delle partecipazioni statali, sentito il Consiglio dei Ministri.

Identico.

Identico.

Identico.

Identico.

(Segue: Osservazioni del relatore).

L'adozione di un così grave provvedimento quale quello contemplato dall'articolo (dichiarazione di decadenza della Società) merita la più attenta considerazione da parte degli Organi dello Stato, anche al di fuori dei semplici rapporti fra lo Stato e le Società concessionarie, in un ben più ampio campo costituito dall'interesse generale del Paese. Di qui la modifica proposta per l'intervento non soltanto del Ministero delle partecipazioni statali ma anche dello stesso Consiglio dei ministri.

(Segue: *Testo del Governo*).

Art. 11.

In caso di decadenza della concessione, il Ministero della marina mercantile può rilevare, in tutto o in parte, prendendone immediato possesso, la flotta della società decaduta, ivi compresi corredi e scorte, le navi in corso di costruzione e quanto altro attiene all'esercizio della navigazione.

La società decaduta ha diritto, per i beni rilevati ai sensi del precedente comma, ad un compenso, corrispondente al valore reale di mercato dei beni rilevati, da stimarsi con riferimento alla data della presa di possesso e con le modalità stabilite nelle singole convenzioni; dal valore di stima devono essere dedotti in ogni caso i contributi ricevuti sotto qualunque forma e a qualunque titolo dallo Stato.

I beni rilevati devono risultare da apposito verbale redatto dall'Amministrazione previo invito alla società di fare assistere un proprio rappresentante.

Il completamento dell'inventario, la stima ed il pagamento del compenso non sono condizioni indispensabili per la presa di possesso.

Le disposizioni del presente articolo sono applicabili anche nel caso di scadenza della concessione, qualora questa non venga prorogata, o di scioglimento delle società.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 11.

In caso di decadenza della concessione, il Ministero della marina mercantile, di concerto con quello delle partecipazioni statali, può rilevare, in tutto o in parte, prendendone immediato possesso, la flotta della società decaduta, ivi compresi corredi e scorte, le navi in corso di costruzione e quanto attiene all'esercizio delle linee oggetto della convenzione.

« La società decaduta ha diritto, per i beni rilevati ai sensi del precedente comma, ad un compenso, corrispondente al valore reale di mercato dei beni rilevati, da stimarsi con riferimento alla data della presa di possesso e con le modalità stabilite nelle singole convenzioni.

Identico.

Identico.

Identico.

Nelle convenzioni saranno inserite norme particolari dirette al riconoscimento alla società decaduta, con riferimento alla data di

(Segue: Osservazioni del relatore).

Gli emendamenti che si propongono al primo comma dell'articolo 11 riguardano:

a) *l'opportunità di intervento, in base alle ripetute ragioni, del Ministero delle partecipazioni statali anche per tutto ciò che concerne il rilievo dei beni della Società dichiarata decaduta, dato che il rilievo stesso verrebbe a costituire una vera e propria espropriazione;*

b) *Una più esatta enunciazione dei beni che possono essere oggetto del « rilievo » di cui trattasi, limitandoli a quelli comunque collegati all'esercizio dei servizi di p.i.n. Ed infatti non si può escludere che le Società gestiscano, oltre alle linee sovvenzionate, altri servizi ed evidentemente il materiale a questi ultimi adibito non può essere considerato espropriabile.*

Si propone, la soppressione dell'ultima parte del comma:

« dal valore di stima devono essere dedotti in ogni caso i contributi ricevuti sotto qualunque forma ed a qualunque titolo dallo Stato ».

Non sembra infatti che esista alcun fondamento per la deduzione contemplata, dato che i contributi alla costruzione delle navi sono corrisposti ai cantieri (e non agli armatori) per equilibrare i costi di costruzione a quelli internazionali, ed i contributi di esercizio, per la loro stessa natura, si esauriscono con l'esercizio stesso cui si riferiscono.

Si propone l'aggiunta di una particolare disposizione diretta ad ovviare gravi riflessi che verrebbero a determinarsi sul patrimo-

(Segue: *Testo del Governo*).

Art. 12.

Al Ministero della marina mercantile, oltre le facoltà contemplate dalle speciali leggi in materia di navigazione marittima, spetta la vigilanza sull'andamento di tutti i servizi connessi all'esercizio delle linee sovvenzionate; lo stesso Ministero sovrintende al coordinamento dei servizi predetti ed emette i provvedimenti all'uopo necessari, prescrivendo, ove occorra, le misure intese ad assicurare una maggiore efficienza ed economicità dei servizi.

Nell'esercizio del suo potere di coordinamento il Ministero della marina mercantile può anche disporre che navi di una società siano impiegate su linee esercitate dalle altre società di cui all'articolo 1.

Al predetto Ministero ed a quello del tesoro spetta, inoltre, la vigilanza sulla gestione delle società concessionarie; a tal fine essi hanno la facoltà di procedere ad ispezioni e controlli presso le società stesse, di chiedere dati, elementi o documenti e di prendere in esame registri, libri e corrispondenza ed ogni altro documento che sia ritenuto necessario.

(Segue: *Testo proposto dal relatore*).

decadenza, delle differenze fra le quote di ammortamento flotta maturate e quelle acquisite in base ai criteri adottati nella determinazione dell'ammortamento stesso nel preventivo di esercizio preso a base per la stipulazione delle convenzioni e successive revisioni.

Art. 12.

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

Soppresso.

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

(Segue: Osservazioni del relatore).

nio delle Società ove non fosse disposta un'apposita regolamentazione riguardante — per il caso in cui lo svolgimento delle convenzioni venisse interrotto prima della loro scadenza — la formazione degli ammortamenti.

Infatti, il sistema adottato per il calcolo degli ammortamenti ed interessi ai fini della determinazione della sovvenzione (rata costante per il periodo di vita di ogni nave) importa un notevole ritardo nell'accumulo degli ammortamenti annuali in confronto all'effettivo deprezzamento del valore della nave, ritardo che viene recuperato soltanto negli ultimi anni di vita della nave stessa.

Sembra equo che di questa situazione si tenga conto e si propone pertanto l'aggiunta di una apposita disposizione:

Si deve richiamare, a motivazione della modifica proposta per l'articolo 12, quanto già espresso nella parte generale della presente relazione, circa lo spirito informatore del provvedimento in esame in confronto a quello della passata regolamentazione dei servizi di p.i.n. Appare, infatti, evidente che la esplicazione da parte dei Ministeri dei poteri contemplati dall'articolo 12 su riportato verrebbe a costituire una menomazione della libertà di iniziativa propria degli organi sociali, pur lasciando ad essi la piena responsabilità per una gestione che di fatto si svolgerebbe su direttrici obbligate.

La modifica quindi vale a riportare i compiti degli organi ministeriali nel piano « tecnico » di vigilanza sull'espletamento dei servizi di p.i.n. in conformità alle statuizioni delle convenzioni.

(Segue: *Testo del Governo*).

Art. 13.

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

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

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

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

Art. 14.

Per particolari esigenze di pubblico interesse il Ministro della marina mercantile può, con proprio decreto, disporre temporaneamente l'utilizzazione diretta di una o più navi delle società concessionarie con o senza l'equipaggio.

I diritti delle società conseguenti alla predetta temporanea utilizzazione saranno stabiliti nelle convenzioni.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 13.

Identico.

Art. 14.

Identico.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: Osservazioni del relatore).

(Segue: *Testo del Governo*).

Art. 15.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad affidare all'industria privata, osservando, in quanto applicabili, le norme di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7 della legge 5 gennaio 1953, n. 34, l'esercizio delle linee di carattere locale, di cui all'allegato A, attualmente in concessione alle società di navigazione « Tirrenia » ed « Adriatica », ed a corrispondere per tale esercizio sovvenzioni annue non superiori complessivamente a lire 500.000.000.

Fino alla data di assunzione dei servizi di cui al precedente comma da parte dei nuovi concessionari, l'esercizio dei servizi medesimi continuerà ad essere svolto dalle società sopra indicate verso corresponsione di una sovvenzione pari alla differenza tra gli oneri di esercizio ed i ricavi netti di ciascuna delle linee.

Per l'esercizio temporaneo dei menzionati servizi, dovranno essere stipulate, con le società che effettuano l'esercizio stesso, apposite convenzioni da approvarsi con le modalità stabilite dall'articolo 2.

Art. 16.

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

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

b) gli atti riguardanti il raggruppamento e la fusione delle società esercenti le linee di preminente interesse nazionale;

c) gli atti posti in essere dalle società predette e dalla Società finanziaria marittima (Fimmare) riguardanti costruzioni, compravendite, permuta e conferimenti di navi, aperture di credito e finanziamenti, comprese le garanzie e gli aumenti di capitale.

I pagamenti delle sovvenzioni alle società esercenti le linee di preminente interesse na-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 15.

Soppresso.

Art. 16.

Identico.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: Osservazioni del relatore).

Questo articolo e il relativo allegato sono stati, con deliberazione della 7^a Commissione, stralciati dal presente disegno di legge ed hanno costituito un disegno di legge autonomo presentato dal Presidente della Commissione (n. 1541). L'evidente urgenza di indire le gare per l'assegnazione delle linee di carattere locale indicate nell'allegato ha consigliato tale procedura, al fine di rendere più facile una rapida approvazione da parte dei due rami del Parlamento.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*).

zionale sono esenti dalla imposta generale sull'entrata.

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

Art. 17.

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

Art. 18.

Per l'anno 1960, sarà corrisposta a ciascuna delle società di cui all'articolo 1, per lo esercizio delle linee attualmente affidatele, una sovvenzione pari alla differenza tra gli oneri di esercizio ed i ricavi netti.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 17.

Identico.

Art. 18.

Per il periodo dal 1° gennaio 1960 al 31 dicembre 1961 sarà corrisposta a ciascuna delle Società di cui all'articolo 1, per l'esercizio delle linee attualmente affidatele, una sovvenzione pari alla differenza tra gli oneri di esercizio ed i ricavi netti.

Tutte le partite attive e passive connesse con l'esercizio dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale svolto in conformità del regio decreto legge 7 dicembre 1936, n. 2081 — convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002 — e delle successive proroghe, e della norma di cui al precedente comma, saranno accertate e definite dal Ministero della marina mercantile d'intesa con quello del tesoro.

(Segue: *Osservazioni del relatore*).

Lo spostamento, imposto dalla situazione, del termine di decorrenza del nuovo ordinamento (v. articolo 2) dal 1° gennaio 1961 al 1° gennaio 1962, porta naturalmente alla necessità di dare base legislativa all'esercizio dei servizi di p.i.n. in tutto il periodo intercorrente fra la cessazione del regime convenzionale precedente (31 dicembre 1959) e l'inizio del nuovo (1° gennaio 1962). Di qui la proposta che la regolamentazione transitoria contemplata dall'articolo abbracci il periodo 1° gennaio 1960 - 31 dicembre 1961.

All'articolo stesso si propone poi una aggiunta diretta a disciplinare il regolamento fra l'Amministrazione dello Stato e le Società di tutte le partite attive e passive connesse alla gestione del periodo precedente all'entrata in vigore delle nuove convenzioni, emergenti successivamente alla chiusura del periodo stesso; partite, fra le quali assumono particolare rilievo passivo per le Società gli oneri di finanziamento tuttora perduranti e che si produrranno in conseguenza della mancata corresponsione da parte dello Stato dei contributi di gestione relativi al passato.

Infatti non sembra dubbio che lo Stato debba continuare ad assumere tutte le partite economiche connesse all'esercizio dei servizi di p.i.n. svolto sotto il regime convenzionale precedente, anche se l'accertamento di

(Segue: *Testo del Governo*).

Art. 19.

Alle spese relative all'esercizio finanziario 1960-61, di lire 10.500 milioni e di lire 250 milioni, di cui agli articoli 7 e 15, per l'attuazione del nuovo ordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, nonchè di lire 9.250 milioni per l'applicazione dell'articolo 18 della presente legge, si provvede mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo 388 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

A quella di lire 7.500 milioni per la gestione delle linee di preminente interesse nazionale relative all'anno 1960 del citato articolo 18, si provvede a carico del capitolo 380 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1959-60.

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

ALLEGATO A allo schema di disegno di legge per il riassetto dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale.

Linee di carattere locale attualmente in concessione alle società di navigazione « Tirrenia » ed « Adriatica »:

in concessione alla società « Tirrenia »:

- 1) La Maddalena-Bonifacio;
- 2) La Maddalena-Palau;
- 3) Carloforte-Calasetta;
- 4) Carloforte-Pontovesme;

in concessione alla Società « Adriatica »:

- 1) Manfredonia-Tremi-Ortona.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 19.

Alla spesa per la gestione delle linee di preminente interesse nazionale per il periodo dal 1° gennaio 1960 al 31 dicembre 1961 di cui al primo comma del precedente articolo 18 si provvede per lire 7.500 milioni a carico del capitolo 380 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1959-60 e per lire 19.500 milioni a carico del capitolo 388 dello stato di previsione dello stesso Ministero per l'esercizio 1960-61.

Soppresso.

Identico.

Soppresso.

(Segue: Osservazioni del relatore).

tali partite si manifesterà in un tempo successivo alla chiusura dei bilanci « integrati » delle Società.

Si propongono gli emendamenti conseguenti allo spostamento di decorrenza del nuovo ordinamento (v. art. 2) ed alla estensione del periodo transitorio di svolgimento dei servizi di p.i.n. di cui all'articolo 18, in rapporto agli stanziamenti esistenti nel bilancio dello Stato. Bisognerà ulteriormente aggiornare l'indicazione della copertura, in relazione alla data di approvazione del presente disegno di legge.

500 milioni del capitolo 388 (Ministero del tesoro, esercizio 1960-61) sono stati destinati alla copertura del disegno di legge n. 1541 (vedi articolo 15).

(Vedi articolo 15).