

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1179-A-bis)

Relazione di minoranza della 7^a Commissione Permanente

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

(RELATORI: ZUCCA E SACCHETTI)

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 14 luglio 1961

Riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale

ONOREVOLI SENATORI. — Quando constatiamo che le convenzioni con le Società di navigazione di preminente interesse nazionale, Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia e Adriatica, sono scadute fin dal 1956 e che fin da quella data si doveva procedere al nuovo riordinamento e alla stipula delle nuove convenzioni e che il disegno di legge presentato dall'allora Ministro della marina mercantile, Cassiani, decadde per la sopravvenuta fine della legislatura e che il presente disegno fu presentato affrettatamente in questa legislatura al Senato nel breve periodo del Dicastero dell'onorevole Tambroni, si comprende quanto travagliato e difficile sia stato il parto di questo disegno di legge, i cui diversi articoli — se approvati — rischiano di incidere negativamente sul futuro della nostra politica marinara.

Una visione organica completa della politica marinara implicherebbe un esame assai più largo, dovrebbe comprendere i problemi dell'industria cantieristica, dei porti, dell'armamento privato oltre che di quello pubblico, senza prescindere dall'esame della situazione delle varie categorie di lavoratori direttamente legati all'attività di questi settori.

Tale esame non può essere fatto nel quadro del presente disegno di legge. Conviene però sottolineare la fondamentale e determinante importanza che i traffici marittimi hanno nei confronti di tutta la vita economica, sociale e politica del nostro Paese:

a) la scarsità di materie prime richiede la presenza di navi, che assicurino, in qualsiasi condizione, l'afflusso di rifornimenti alle industrie;

b) la presenza della bandiera italiana all'estero crea le premesse per una efficace espansione commerciale;

c) la flotta contribuisce allo sviluppo del turismo, una delle attività oggi più redditizie e determinanti, senza dimenticare l'ap-

porto valutario che arreca la marina mercantile alla bilancia dei pagamenti.

Se ci domandassimo quale è stata e quale è la linea programmatica attuata dai governi D.C. nei confronti del settore dei traffici marittimi, che costituiscono una componente tanto importante per lo sviluppo dell'economia nazionale, la risposta più sintetica potrebbe essere questa: che sempre più evidenti si manifestano nei settori dei cantieri, della marina mercantile e dei porti le conseguenze di una subordinazione della politica governativa agli interessi dei monopoli.

Basterebbe dare uno sguardo alla situazione dei nostri cantieri per trovare conferma a quanto da noi affermato.

L'industria cantieristica è per il 75 per cento, cioè per tre quarti del suo intero potenziale produttivo, a partecipazione statale. Ne risulta che ciò che assume il più grande rilievo in questo settore, è l'indirizzo governativo e in particolare del Ministero delle partecipazioni statali.

La relazione programmatica, presentata qualche mese fa dal Ministero delle partecipazioni statali al Parlamento, prevede la smobilitazione di oltre un terzo dell'attuale potenziale cantieristico — quasi la metà del potenziale produttivo del settore pubblico —.

Questa smobilitazione indubbiamente molto grave per l'industria italiana viene prospettata come una conseguenza ineluttabile della « perdurante depressione del mercato internazionale delle costruzioni navali ».

In realtà le cifre e i dati ufficiali della produzione cantieristica mondiale, del carico d'ordine dei cantieri e del crescente aumento dei traffici marittimi stanno a testimoniare il contrario.

La stessa relazione programmatica del resto rileva il « forte accrescimento della capacità produttiva cantieristica mondiale », e « il

cospicuo volume di navi tuttora in costruzione ».

È evidente quindi che la smobilitazione del settore cantieristico pubblico va a vantaggio del settore privato.

I dati statistici ci rivelano, inoltre, una crisi della marina mercantile italiana nei confronti della marina mercantile mondiale nel suo insieme.

Nel 1958 la flotta mercantile italiana ha avuto una contrazione del 5 per cento, quella mondiale un incremento del 13 per cento; nel 1959 la flotta italiana ha registrato una diminuzione di 65.000 tonnellate di stazza lorda, quella mondiale un incremento di 5.648.000 tonnellate di stazza lorda. Rispetto al 1939 la flotta italiana ha avuto un incremento del 47,7 per cento, quella mondiale del 74 per cento.

L'incidenza dell'Italia sul tonnello mondiale nello stesso periodo è passata dal 4,99 per cento al 4,18 per cento. Nel 1958 la bandiera italiana ha trasportato il 46 per cento delle merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani, nel 1959 il 37 per cento.

Il relatore di maggioranza, senatore Angelini, individua le cause di questa crisi della flotta italiana nella crisi dei noli.

Se è pur vero che dell'andamento dei noli si deve tenere conto, vi sono altri e più decisi motivi che noi vorremmo mettere in luce sia pure molto sommariamente.

Mentre in molti Paesi, nonostante l'allentamento della congiuntura, si procede al rammodernamento accelerato della propria flotta mercantile, in Italia il rinnovamento è lento; la flotta è vecchia; oltre il 50 per cento delle navi mercantili italiane, in particolare quelle da carico secco e da passeggeri, supera i 16 anni di vita, il 23 per cento supera i 20 anni. Ciò dimostra quanto sia giusta la nostra affermazione che nel settore marittimo, come in ogni altro settore dell'economia nazionale, si pone la esigenza di una visione tecnica moderna della flotta mercantile se si vogliono veramente creare e mantenere « condizioni di competitività internazionale ». Tale ammodernamento, che è per noi uno degli elementi fondamentali della linea nel campo marittimo che noi proponiamo, non è certo con il ridimensionamento dell'industria cantieristica che si potrà ottenere. Solo con una politica ed

un piano di ammodernamento della flotta, che la adegui alle esigenze tecniche più moderne dei traffici sia per ricettività che per velocità; solo con un ammodernamento che da una parte crei nuove commesse per l'industria cantieristica e dall'altro metta la flotta italiana in condizioni più favorevoli di competitività internazionale, si potrà guardare con fiducia allo sviluppo dei nostri traffici sui mari.

Ma per fare tutto questo occorre un indirizzo organico di politica di sviluppo dei traffici marittimi, considerati come uno dei più importanti settori della economia nazionale, ed a guidare tale indirizzo non devono essere gli interessi dei grandi gruppi armatoriali ma gli interessi generali del Paese.

Invece, per colpa della maggioranza governativa, la vita di questo importante settore della economia è dominata dagli interessi e dagli orientamenti dei grandi gruppi armatoriali e industriali.

* * *

Dal 1949 ad oggi, in applicazione delle leggi protettive per l'industria cantieristica e per l'armamento, sono stati erogati dallo Stato italiano 120 miliardi per la integrazione del costo delle nuove costruzioni, eppure a 15 anni dalla Liberazione, le navi di età superiore ai 16 anni rappresentano un totale di ben 2.664.000 tonnellate. Ciò significa che gran parte della flotta del dopoguerra non proviene dai nostri cantieri, ma da acquisti all'estero di navi usate (si calcola che, tenuto conto delle demolizioni effettuate nel frattempo, gli acquisti all'estero di navi usate hanno raggiunto 2.919.000 tonnellate, cioè il 64 per cento delle navi registrate dopo la guerra).

Se d'altronde si tiene conto del fatto che la flotta delle società di navigazione di preminente interesse nazionale si è ridotta oggi al 12 per cento, mentre nel 1939 rappresentava il 42 per cento dell'intero tonnello, si comprende facilmente che la politica marinara governativa ha risposto sempre alle esigenze e agli interessi dei gruppi armatoriali, i quali hanno trovato nel Ministero della marina mercantile il loro naturale alleato.

La maggioranza governativa di fronte a quanto affermiamo ci opporrà il miracolo della ricostruzione della flotta mercantile che

dalle 300.000 tonnellate del 1945 è passata ai 5 milioni ed oltre di tonnellate del 1960.

Non confutiamo il dato. Però è altrettanto incontestabile che l'indirizzo governativo di politica marinara ha portato alla situazione di crisi e contraddizioni che così gravemente oggi si riscontrano nel settore dei traffici marittimi.

Da questi indirizzi sono derivati provvedimenti limitati, frammentari, provvedimenti così detti tampone, che non hanno dato luogo e non potevano dar luogo ad una impostazione unitaria e organica dei problemi dello sviluppo del settore del mare, impostazione che deve necessariamente essere vista nel quadro di una prospettiva a lungo termine in relazione ai grandi mutamenti che si stanno verificando nel mondo con l'entrata di sempre nuovi Stati indipendenti dell'Asia e dell'Africa sulla scena politica mondiale, con l'apertura e lo sviluppo di nuove correnti di traffico nel commercio e nelle relazioni internazionali.

Tale indirizzo ha determinato la progressiva decadenza della incidenza del naviglio italiano sulla flotta mondiale, la diminuzione della sua partecipazione ai traffici commerciali degli stessi porti italiani, la crisi dei cantieri, il ritardo dell'ammmodernamento della flotta e nell'attrezzatura dei cantieri navali.

Un'altra manifestazione della politica governativa e delle partecipazioni statali, tendente a favorire la penetrazione dei monopoli nei cantieri I.R.I., non solo dei gruppi monopolistici italiani ma anche stranieri, si ritrova negli accordi per la produzione cantieristica a propulsione atomica, che può considerarsi ormai come una realizzazione a non lunga scadenza.

Uno di questi accordi riguarda l'Ansaldo che si è impegnata con la Fiat alla costituzione di un « Comitato coordinatore del programma e dei tempi di lavoro » per la progettazione e costruzione di una cisterna a propulsione nucleare.

L'altro riguarda i Cantieri riuniti e la società americana Babcock e Wilcox, la quale darà assistenza tecnica per 10 anni ai Cantieri riuniti nella costruzione di navi mercantili a propulsione nucleare.

Infine la politica del Governo non esita a sacrificare, a tutto vantaggio dei gruppi mo-

nopolistici, la produzione cantieristica attraverso il progettato ridimensionamento, anche perchè nell'ambito del mercato comune c'è l'impegno di far cessare le provvidenze protettive alle industrie cantieristiche nazionali.

Una ulteriore conferma di questo esiziale indirizzo la troviamo nella politica verso i porti.

L'azione governativa tendente a favorire le cosiddette « autonomie funzionali » apre la strada nei porti all'egemonia dei grossi gruppi capitalistici, che mirano a ridurre progressivamente la funzione pubblica dei porti. Si minaccia anche così l'ordinamento del lavoro portuale per attaccare i diritti dei lavoratori dei porti e spezzarne la forza organizzata in modo da consentire ai grandi gruppi privati di stabilire il loro dominio sull'attività dei porti, su questi centri decisivi della vita economica del nostro Paese.

Una manifestazione recente di questo indirizzo si trova nel progetto di legge per la rinascita della Sardegna, e più precisamente nell'articolo col quale si tende sostanzialmente ad imporre in tutta l'area, nella quale agisce la Cassa del Mezzogiorno, la linea delle autonomie funzionali.

* * *

Il settore nel quale tuttavia si manifesta nel modo più completo l'indirizzo governativo che noi andiamo denunciando è quello della marina mercantile.

La cosa è tanto più grave in quanto già una parte importante di questo settore è — o meglio era — di carattere pubblico. Si tratta cioè del settore affidato alle società di preminente interesse nazionale.

Relativamente a questo settore l'azione governativa non si è limitata soltanto a favorire il rafforzamento dei gruppi armatoriali privati ma ha seguito e segue un indirizzo preciso di liquidazione del settore Finmare.

Del resto questo indirizzo ha origine molto lontana. In una memoria presentata alla fine del luglio 1946 al Ministro della marina mercantile del tempo, onorevole Aldisio, da parte di funzionari dello stesso Ministero è detto testualmente: « Il primo provvedimento da adottare a questo scopo (riassetto di servizi marittimi indispensabili ed utili all'interesse

pubblico) è la messa in liquidazione del gruppo Finmare, la cui demolizione costituisce la premessa indispensabile per l'attuazione di un nuovo ordinamento più razionale e più adeguato ai fini dell'entità dei servizi ».

Il disegno di legge del ministro Jervolino è chiaramente ispirato a questa linea di abbandono del settore pubblico della marina mercantile e di adesione alle esigenze dei gruppi armatoriali privati. L'attuale polemica in corso tra alcuni tra i più potenti gruppi armatoriali — che li vede schierati l'uno contro l'altro a favore del progetto del senatore Jervolino — non indebolisce per nulla la nostra affermazione in quanto si tratta di un disaccordo tattico sui tempi e i modi di liquidare il settore pubblicistico della nostra navigazione.

* * *

Non fu per caso che solo pochi minuti prima delle dimissioni del governo Tambroni, i cui legami e simpatie verso il settore dell'armamento privato sono di pubblico dominio, venne data approvazione frettolosa ad alcuni provvedimenti sulla marina mercantile tra i quali era il provvedimento in esame sulle convenzioni ventennali stabilite nel 1936 con le quattro società del gruppo Finmare.

Le convenzioni scadute nel 1956 erano state prorogate in attesa di un loro riordinamento, per due esercizi. Nel frattempo gli armatori privati hanno manifestato sempre più apertamente la loro volontà di veder ridotte se non addirittura eliminate le attività delle società di preminente interesse nazionale.

Il rinnovo delle convenzioni tra lo Stato e le società di preminente interesse nazionale era l'occasione adatta per una decisiva scelta di politica economica tra una linea di intervento pubblico e quello di acquiescenza agli interessi del monopolio armatoriale privato.

Il governo Tambroni, auspicando il ministro Jervolino, presentando il disegno di legge in esame dimostrò di optare per la seconda soluzione, con ciò adeguandosi agli indirizzi contenuti nella relazione, presentata pochi giorni prima da Angelo Costa all'assemblea annuale degli armatori italiani.

Il senatore Jervolino veniva così portando a termine i due aspetti essenziali del programma predisposto nel febbraio 1959 al momento del suo insediamento al Ministero della marina mercantile:

1) contenimento immediato e successiva riduzione dei compiti e della attività della flotta Finmare;

2) limitazione dei diritti sindacali dei lavoratori marittimi con particolare riguardo all'impedimento dell'esercizio dello sciopero.

Queste due direttrici si ritrovano in tutti gli atti compiuti dal ministro Jervolino nell'ultimo biennio e fanno spicco nel disegno di legge approvato dal governo Tambroni alla vigilia del suo crollo e per il quale oggi — il governo Fanfani — chiede l'approvazione del Senato.

* * *

Complessivamente le quattro società di preminente interesse nazionale esercitavano traffici su 84 linee utilizzando 241 navi per una stazza di 1.468.353 tonnellate pari al 42 per cento dell'intera flotta nazionale.

Le vicende belliche portarono alla distruzione quasi completa del naviglio italiano appartenente all'armamento sovvenzionato ed a quello « libero ».

Nel dopoguerra la mancanza di una visione chiara dei problemi dei traffici marittimi ed il prevalere degli interessi del monopolio armatoriale hanno impedito la sollecita ricostruzione della flotta Finmare, la cui incidenza nel campo marinaro è gradatamente diminuita.

Oggi le aziende di p.i.n. rappresentano solo il 12 per cento della marina mercantile con un tonnellaggio poco superiore alle 600 mila tonnellate.

Per mancanza di navi (si noti che nello stesso tempo i cantieri si trovano in crisi per carenza di lavoro) la Finmare ha rinunciato a gestire linee regolari di grande importanza, oggi controllate dalla concorrenza estera. La bandiera italiana tende a scomparire dalle tradizionali rotte asiatiche e africane, si riducono i collegamenti con gli scali delle due Americhe, globalmente le linee esercitate dalla Finmare scendono da 84 a 41.

Formalmente il potere di direzione e coordinamento tecnico delle quattro aziende di preminente interesse nazionale è affidato, in base all'articolo 4 della legge del 1936, alla Finmare. Di fatto le redini sono trasmesse al Ministero della marina mercantile che toglie alle Società ogni funzione autonoma con gravi ripercussioni sulla gestione economica.

La Finmare limita il suo compito alla trasmissione delle direttive ministeriali senza avere più voce in capitolo.

Questo stato di abbandono dell'armamento sovvenzionato spiega alcuni fatti altrimenti incomprensibili, che fanno gridare allo scandalo per lo sperpero di pubblico denaro che da questi derivano.

Poichè la legge che ha prorogato in via straordinaria le convenzioni è scaduta dal 1959, le Società non ricevono le sovvenzioni e sono costrette a ricorrere ai finanziamenti presso Istituti bancari sottoponendosi a tassi di interesse elevatissimi che vengono ad incidere sui 3 miliardi, che saranno naturalmente a carico dello Stato. Poi si dirà che le Società di preminente interesse nazionale non seguono criteri di economia e che l'intervento dello Stato è troppo oneroso.

* * *

Nel 1958 una rivendicazione d'ordine generale del movimento dei lavoratori aveva trovato pratica attuazione nella creazione di un nuovo Ministero che avrebbe dovuto avere il compito di dare organicità ed impulso all'intervento pubblico nella economia: il Ministero delle partecipazioni statali.

Il nuovo fatto, dicono alcuni, porterà ad una svolta nel settore marittimo delle società di preminente interesse nazionale. Si accendono contrasti tra i due Dicasteri, ma il gruppo armatoriale privato è nettamente più forte. Le polemiche si placano, o perlomeno all'esterno non ne giungono echi, ed il Ministro della marina mercantile impone i suoi orientamenti anti-Finmare specialmente dopo l'avvento del senatore Jervolino alla direzione di quel Dicastero.

Ma vediamo da vicino il progetto di legge, esaminando ciò che in esso manca, e successivamente quello che apertamente dice.

Si nota subito l'assenza, come abbiamo già detto, di una impostazione programmatica in materia di politica dei traffici marittimi. All'atto della presentazione di una legge sul riassetto dei servizi marittimi di « preminente interesse nazionale » è lecito attendersi una illustrazione degli obiettivi che si intendono realizzare con l'intervento dello Stato nel settore marittimo.

Non si tratta di chiedere ed ottenere una dichiarazione formale, la questione è assai più sostanziale.

In primo luogo, preoccupazione principale del senatore Jervolino, come dimostra la relazione che accompagna il suo disegno di legge, risulta essere quella di ridurre preventivamente l'onere, che la Commissione di studio interministeriale aveva preventivato nel marzo 1955 in 28 miliardi e 315 milioni annui, a 21 miliardi.

Non neghiamo l'esigenza di gestire oculatamente il denaro pubblico: a questo proposito gravi appunti debbono rivolgersi proprio al Ministero della marina mercantile per il citato caso dei ritardi nel pagamento delle sovvenzioni che hanno provocato un ulteriore deficit annuo di oltre 3 miliardi per il 1959 e di, pare, 5 miliardi per il 1960.

La questione è un'altra. Occorre stabilire il grado di importanza dei traffici marittimi e, in relazione a questo giudizio, misurare la entità degli investimenti che non sono a fondo perduto in quanto provocano benefici effetti nei diversi settori della economia, sia direttamente (aumento delle esportazioni della produzione industriale e agricola) che indirettamente (apporto del turismo, risparmio di valuta). In questo senso e solo in questo senso va inteso il concetto di « economicità » quando si parla di problemi nazionali e non della bottega del salumiere.

Il disegno di legge, sia pur con la grave limitazione di non specificare i fini e i criteri dell'intervento statale, affida alle quattro società di preminente interesse nazionale la gestione dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale (art. 1).

È importante sapere a chi sono attribuiti i rilevanti poteri di orientamento e di direzione generale. Su questo aspetto il progetto Jervolino è quanto mai esplicito. Ogni funzione, fondamentale e di dettaglio, viene

riservata al Ministero della marina mercantile. È una vera e propria delega al Governo alla quale noi intendiamo recisamente opporci.

L'articolo 1 autorizza tale Dicastero a concedere le sovvenzioni di concerto col Ministero del tesoro.

L'articolo 2 prevede che le convenzioni con le società di preminente interesse nazionale siano proposte dal Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del tesoro e delle poste. L'elenco delle linee di preminente interesse nazionale è approvato dai Ministri della marina mercantile e tesoro, i quali hanno facoltà di apportare modifiche. Tutto è lasciato all'arbitrio dell'Esecutivo e viene mortificato il ruolo del Parlamento.

L'articolo 5 sancisce la presenza nei Collegi sindacali di funzionari nominati dal Ministero della marina mercantile e da quello del tesoro; inoltre stabilisce il diritto del Ministro della marina mercantile di intervenire nelle nomine dei comandanti, direttori di macchina e primi commissari, effettuate dai Consigli di amministrazione delle singole società.

La revisione delle convenzioni (art. 8) può essere richiesta in qualsiasi momento dal Ministro della marina mercantile, il quale ha anche facoltà di intervenire per le assegnazioni delle commesse relative alla costruzione di nuove navi.

La variazione dell'entità delle sovvenzioni (art. 9) è deliberata con decreto del Ministero della marina mercantile.

Rientra nei compiti del Ministero della marina mercantile proporre la decadenza della concessione (artt. 10-11) alle società inadempienti e di assegnare le linee esercitate dalla società decaduta ad altre società di navigazione.

L'articolo 12 esprime l'indirizzo di sottoporre completamente al controllo e alla volontà del Ministero della marina mercantile le società di navigazione di preminente interesse nazionale: « 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 sovrain-*

ed emette i provvedimenti all'uopo necessari, prescrivendo, ove occorra, le misure intese ad assicurare una maggiore efficienza ed economicità dei servizi ».

L'articolo 13 contempla il diritto da parte del Ministero della marina mercantile, del tesoro e (finalmente) delle partecipazioni statali di ricevere copia del bilancio delle quattro Società.

L'articolo 14 attribuisce un potere anti sciopero senza precedenti al Ministero della marina mercantile. E qui sta uno dei punti più gravi della legge in esame che va combattuto con la massima decisione perchè si tratta praticamente di una inaccettabile violazione dei principi costituzionali.

Infatti si è detto che per particolari esigenze di pubblico interesse il Ministro può, con proprio decreto, disporre temporaneamente l'utilizzazione diretta di una o più navi delle società concessionarie con o senza l'equipaggio.

Di contro l'articolo 15 autorizza il Ministro: « ad affidare all'industria privata l'esercizio delle linee di carattere locale attualmente in concessione alle società Tirrenia e Adriatica e a corrispondere per tale esercizio sovvenzioni annue non superiori a lire 500.000.000 ».

Si tratta delle linee:

- La Maddalena-Bonifacio;
- La Maddalena-Palau;
- Carloforte-Calasetta;
- Carloforte-Portovesme;
- Manfredonia-Tremiti.

Le società di preminente interesse nazionale solo in apparenza conserverebbero la caratteristica di aziende a partecipazione statale. In realtà diverrebbero appendici del Ministero della marina mercantile, controllate agevolmente dagli armatori privati e quindi inidonee e impossibilitate a realizzare l'intervento pubblico nel settore dei traffici marittimi.

Il disegno di legge del senatore Jervolino concede all'I.R.I. un solo importante compito, previsto dall'articolo 4, ove si parla della concentrazione delle quattro società di navigazione. L'I.R.I. deve assumere la grave responsabilità di effettuare, come si legge nella relazione del Governo, il ridimensionamento

del gruppo Finmare. C'è una netta differenza tra gli indirizzi programmatici di questo Istituto, basati sullo sviluppo delle attività produttive, ed il compito effettivo di procedere alla demolizione della Finmare, secondo gli interessi del monopolio armatoriale.

Da tutta l'importante materia che interessa i vasti settori della economia nazionale, è esclusa la competenza del Parlamento, indispensabile sugli aspetti di fondo, quale la determinazione delle linee di preminente interesse nazionale.

Con l'ordinamento previsto dal disegno di legge del senatore Jervolino una pesante cappa di piombo graverebbe sulle aziende sovvenzionate ad opera del Ministero della marina mercantile. Le stesse convenzioni del 1936 consentivano alle società di preminente interesse nazionale il diritto di esercire linee di navigazione oltre a quelle ricevute in base alla concessione.

Sul terreno pratico gravissime sono le conseguenze del disegno di legge del senatore Jervolino che prevede: a) la riduzione delle linee da 41 a 35. Il provvedimento riguarda le linee Tirreno-Mar Nero, Tirreno-Nord Europa, Tirreno-India, Tirreno-Somalia, periplo italico.

Il collegamento Tirreno-Turchia è disimpegnato attualmente da due piccole navi: l'Udine e il Belluno.

Gravi rilievi si potevano muovere alla Finmare circa questo servizio che solo nominalmente era destinato a collegare i nostri porti col Mar Nero. In effetti i due piroscafi limitavano i viaggi al porto di Smirne senza entrare nel bacino su cui si trovano i porti rumeni, bulgari e sovietici.

Da circa due anni si assiste ad un notevole incremento dell'interscambio tra la linea del Mar Nero ed il porto di Genova.

Le importazioni via mare dalla Bulgaria, Romania, U.R.S.S. meridionale sono in continuo aumento.

Analoghe considerazioni sono valide per il collegamento Tirreno-Nord Europa del quale il ministro Jervolino preventiva la soppressione.

La bandiera italiana partecipa agli intensi traffici esistenti tra gli scali italiani e quelli britannici, olandesi, tedeschi nella misura del 10 per cento. Invece di riguadagnare posi-

zioni che già furono degnamente tenute dalla nostra flotta in epoca non lontana, il nuovo riassetto della Finmare sanziona un nuovo, irrimediabile regresso a detrimento della presenza commerciale italiana.

L'eliminazione del servizio Tirreno-Somalia, come la stessa relazione ministeriale conferma, non provocherà danni in quanto altre navi (tra cui quelle della linea Fassio) possono assicurare i collegamenti ed in special modo il trasporto di banane.

Grave, dal punto di vista del principio, è la rinuncia a gestire la linea per l'India occidentale proprio nel momento in cui i mercati dei nuovi Stati indipendenti d'Asia e Africa si consolidano, si espandono, creando nuove occasioni di proficui scambi, premessa indispensabile all'esercizio dei traffici marittimi.

Criticabile appare anche la progettata abolizione della linea del « periplo italico », efficace mezzo di comunicazione tra i porti nazionali che vengono a perdere, specialmente per i più piccoli, una notevole parte dell'attuale lavoro. Lo stesso relatore di maggioranza, senatore Angelini, è costretto a fare le sue riserve sul piano della soppressione di linee.

Il progetto di legge prevede, come si è detto, la cessione ad armatori privati di 5 linee nazionali sinora gestite dalla Tirrenia (La Maddalena-Bonifacio; La Maddalena-Palau; Carloforte-Calasetta; Carloforte-Portovesme) e della Adriatica (Manfredonia-Tremi-Ortona). Queste 5 linee sono state stralciate all'ultimo momento dal disegno di legge e per esse è stato presentato dal ministro Jervolino (e formalmente dal senatore Corbellini) un particolare disegno di legge (n. 1541) che praticamente conserva immutati gli obiettivi con il passaggio delle linee all'armamento privato.

Ciò comporta l'esborso a favore di armatori privati di una somma rilevante pari a 500 milioni annui; si tratta di un provvedimento inconcepibile in quanto le società di preminente interesse nazionale concessionarie possono assolvere benissimo questo servizio senza ricorrere al finanziamento di altri armatori.

A non breve scadenza il potenziale della flotta sovvenzionata apparirà ancora più esiguo e inadatto ad assolvere una funzione di guida per la affermazione di una politica marinara nazionale.

Esplicito appare l'obiettivo di effettuare drastici tagli nel settore amministrativo delle società di preminente interesse nazionale. La relazione del Ministro così si esprime:

« Appare eccessivo e antieconomico conservare l'apparato amministrativo vigente. Al fine di rendere più economica la gestione (eliminando l'attuale costoso apparato organizzativo) la soluzione che si ritiene più idonea è quella di precedere al raggruppamento totale o parziale delle 4 società... che costituirà il presupposto indispensabile per il loro ridimensionamento ».

Abbiamo elencato le misure più gravi previste dal provvedimento del ministro Jervolino. Quali conseguenze concrete esse comportano?

Per i naviganti diventerà insostenibile la situazione dei turni.

Prendiamo il caso della società Italia.

Su 3.900 posti di lavoro attuali vi sono 5.800 scritti ai turni con 1.900 marittimi a terra in attesa di imbarco. Il disarmo del Conte Grande renderebbe più acuto il contrasto tra i 3.400 posti di lavoro e i 5.800 aspiranti. Quasi due lavoratori in concorrenza per ottenere un impiego.

Data la caratteristica dell'avvicendamento ciò significa che l'attuazione del progetto porterebbe a circa 2 mesi il periodo medio di disoccupazione per ogni marittimo della società Italia. Le intenzioni della direzione della Compagnia sono però più drastiche; s'intende portare equilibrio nei turni che si dovrebbero aggirare sul migliaio. In realtà si tratterebbe di veri e propri licenziamenti. Analoga sorte toccherebbe al personale navigante (stato maggiore, equipaggio comune) delle altre tre società. Peggiora ancora la sorte riservata ai dipendenti amministrativi in conseguenza della concentrazione degli uffici.

Il ridimensionamento previsto da Jervolino richiederebbe l'allontanamento di circa 2.500 lavoratori direttamente interessati. Le economie di Genova, Napoli, Trieste e Venezia, già in stato precario, subirebbero un ulteriore rude colpo, che non si limita al licenziamento del personale.

Attorno alle iniziative marinare delle società di preminente interesse nazionale si è venuto formando un complesso di attività collaterali di grande importanza.

La smobilitazione della Finmare si ripercuoterebbe sul traffico portuale di parecchi centri marinari, metterebbe in più grave crisi l'industria delle riparazioni navali, toglierebbe fruttuose possibilità di lavoro a quelle migliaia di piccole e medie imprese che operano nell'ambito portuale. Tutto un vasto settore della economia legato al mare subirebbe un serio contraccolpo.

Vano sarebbe cercare soluzioni campanilistiche nel tentativo di appropriarsi della fetta più grande di una torta troppo piccola. I problemi di un maggiore traffico portuale non si risolvono attraverso una lotta tra Genova, Napoli, Venezia e Trieste per ottenere un capolinea in più da sottrarre agli altri centri. Occorre promuovere invece una azione unitaria volta al potenziamento della Finmare in modo che siano disponibili navi per tutti i porti nazionali.

Nel suo progetto l'onorevole Jervolino si è preoccupato dei marittimi, ma non per favorire un miglioramento delle pessime condizioni di esistenza a bordo, nè tanto meno per riconoscere i diritti fondamentali del lavoratore in navigazione.

L'ordinamento attuale fondato sul Codice della navigazione sancisce la schiavitù del subordinato rispetto al comandante della nave, cui sono affidati i pieni poteri.

I rapporti esistenti si improntano a criteri militareschi. L'intervento del senatore Jervolino con il citato articolo 14, mira a peggiorare la situazione attuale in quanto vuole impedire che il diritto di sciopero sia legittimamente esercitato a bordo.

Ciò costituisce un attacco alla categoria ed all'intero movimento operaio: sotto la speciosa dizione delle « esigenze di pubblico interesse » si cerca di imbavagliare il movimento operaio. Si tratta di una norma apertamente incostituzionale che deve essere respinta.

L'articolo 14 è la riprova del legame strettissimo tra armatori e Governo, operante da tempo. Ne abbiamo avuto dimostrazione eloquente nello sciopero dei 40 giorni (giugno-luglio 1959) allorchè veniva scatenata una azione repressiva nei confronti dei marittimi. Conosciamo le recenti conferme documentate dalle punizioni inflitte ad alcune decine di marittimi per aver partecipato nell'aprile

1960 a scioperi contro il disarmo del Bianco-mano.

Ci troviamo di fronte ad una delle leggi più reazionarie, per contenuto economico e politico, presentate dalla Liberazione ad oggi. È un provvedimento su misura per gli armatori privati, propugna la liquidazione dell'intervento pubblico in un settore fondamentale dell'economia, prevede massicci licenziamenti, introduce norme liberticide, anticostituzionali. Mal si concilia questa legge, fatta propria dal governo Fanfani, con le dichiarazioni programmatiche con cui la nuova compagine ministeriale si presentò in agosto al Parlamento.

In quella occasione si dichiarò che il Governo sosteneva la necessità dell'intervento pubblico nell'economia, la esigenza di aumen-

tare il livello di occupazione, l'impegno di ripristinare le libertà democratiche.

Il presente disegno di legge, generato dal governo Tambroni moribondo, è in stridente contrasto con quelle dichiarazioni.

Durante la discussione in Aula presenteremo una serie di emendamenti nell'intento di annullare i più gravi aspetti negativi che abbiamo finora indicati nel presente disegno di legge.

Sono proposte che riflettono le preoccupazioni e le rivendicazioni espresse in ordini del giorno da categorie di lavoratori, da enti, da Consigli comunali delle città interessate, di cui noi intendiamo farci interpreti nell'ambito del Parlamento.

ZUCCA e SACCHETTI,
relatori di minoranza