

CXXIV.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 26 OTTOBRE 1948

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE TARGETTI

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	4039, 4066
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1948-49. (17)	4039
PRESIDENTE	4039
MAZZA	4039
ORLANDO	4043
DUCCI	4053
GIULIETTI	4057

La seduta comincia alle 10.

SULLO, *Segretario*, legge il processo verbale della precedente seduta antimeridiana. (È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che hanno chiesto congedo i deputati Bovetti, Guidi Cingolani Angela Maria, Bosco Lucarelli e Pera. (Sono concessi).

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1948-49. (17).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della ma-

rina mercantile per l'esercizio finanziario 1948-49.

Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare l'onorevole Mazza. Ne ha facoltà.

MAZZA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, *rari nantes in gurgite vasto*, diceva poco fa l'amico Rescigno. Sono lieto di porgere il mio ringraziamento fraterno ai rari ma eletti colleghi che hanno onorato stamattina la nostra discussione; desidero però rivolgere ad un assente, al Sottosegretario Salerno, il mio augurio più affettuoso per la pronta guarigione della figliuola gravemente ammalata.

Nessuna meraviglia se un medico parla sul bilancio del Ministero della marina mercantile. In quest'Aula due volte il collega comandante Giulietti ha evocato il mio paese: io sono figlio di quella Torre del Greco che qui, con colorite parole, l'amico Giulietti ha voluto ricordare. Desidero però fare una dichiarazione molto precisa: non sarò così scortese di ricambiare la vostra cortesia con un lungo discorso; il discorso lo rimando ad un'altra occasione. Pronuncerò il discorso che avevo in mente di fare un'altra volta, quando non vi sarà un 31 ottobre come una spada di Damocle sulle nostre teste. D'altra parte, se molte cose io non dirò, sono certo che l'ormai cantore di nostra gente, il comandante Giulietti, certamente più tardi si appellerà al vostro cuore per il tragico nostro problema. Io desidero, invece, appellarmi alla vostra ragione, e sottoporre all'onorevole Ministro le mie modeste osservazioni.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

So che al Ministero della marina mercantile vi è allo studio, anzi è già stato preparato un progetto di legge sulle costruzioni navali; ma poiché è buona regola parlamentare non anticipare delle discussioni su di un progetto di legge che non sia stato presentato, non discuterò il progetto; desidero soltanto esprimere una particolare situazione di determinati piccoli armatori. So già che è previsto un articolo per contributi e finanziamenti in favore di piccoli armatori sinistrati totalmente, che abbiano cioè perduto l'unico mezzo di lavoro, riferentesi però tale articolo al naviglio fino a cento tonnellate da adibirsi alla pesca mediterranea.

Io desidero esprimere il mio parere per affermare che, volendosi affrontare il problema secondo giustizia, non si può non elevare questo limite massimo di cento tonnellate ad una cifra maggiore che sarà il Ministero a decidere, poiché, a parte il fatto che noi abbiamo bisogno di un naviglio di maggiore tonnellaggio per la pesca oceanica, che si deve affrontare in Italia, per non essere costretti ad una paradossale importazione, si deve elevare la cifra di cento tonnellate perché vi sono dei piccoli armatori di naviglio, sulle duecento e trecento tonnellate, che non hanno usufruito di nessuno di quei vantaggi che il Ministero ha offerto ai grandi e ai medi armatori e alle società sovvenzionate e mi riferisco, ripeto, ai piccoli armatori che hanno perduto l'unico mezzo di lavoro, perché chi ha avuto la possibilità di continuare la propria attività con gli altri mezzi a sua disposizione, si è rifatto abbondantemente, mentre quelli che hanno perduto l'unico natante sono ormai a terra, in una situazione tale da dover rinunciare alla speranza di continuare una attività che è stata ad essi tramandata da molte generazioni marinare.

Ritengo dunque che bisognerebbe elevare quel limite di 100 tonnellate al massimo possibile che il Ministero potrà stabilire, tenendo conto delle giuste necessità del piccolo cabotaggio, nel quadro generale dell'armamento nazionale e delle possibilità finanziarie consentite dal tesoro.

Ricordiamoci però che la giusta causa degli armatori sinistrati totali coincide con l'interesse collettivo di procurare all'Italia un naviglio capace di affrontare la pesca atlantica perché, se vi è una necessità per tutti noi, essa è la necessità di affrontare il problema della pesca, di affrontarlo per risolverlo!

Oggi la pesca si trova in una stranissima situazione; non vi è un organo unico che imprima una direzione, mentre l'organizzazione

è distribuita fra tre diversi Ministeri: il Ministero della marina mercantile, quello dell'agricoltura, quello del lavoro. Ciò crea una enorme confusione e l'impossibilità di un incremento delle attività pescherecce. Io mi permetto quindi di sottoporre al Ministro la necessità che egli si faccia interprete presso il Consiglio dei Ministri e gli altri Ministeri competenti affinché si abbia presso il Ministero della marina mercantile la unificazione delle varie sezioni dei diversi dicasteri perché solo in questa maniera il problema della pesca potrà essere affrontato e risolto totalmente, sia dal punto di vista della organizzazione, sia dal punto di vista della immatricolazione e della assistenza ai pescatori che sono una classe benemerita e che vivono in deplorable condizioni economiche, dimenticati e che non usufruiscono di nessuna di quelle umanitarie misure previdenziali che, sia pure in misura insufficiente, sono ormai un'acquisizione permanente, in miglioramento continuo, per le altre classi lavoratrici.

Per questo problema della pesca viene immediatamente fatto obbligo di rilevare come gli stanziamenti contenuti nel bilancio siano assolutamente insufficienti, specialmente per quanto riguarda lo stanziamento che si riferisce alle somme con le quali le Capitanerie debbono effettuare la sorveglianza sulla pesca per impedire la pesca di frodo, con le bombe-carta o con altri mezzi chimici, così deleteri alla pesca legittima. Ed io desidero esprimere la mia meraviglia perché il Comitato interministeriale, così detto della scure, che secondo me si sarebbe dovuto chiamare del bisturi, e avrebbe dovuto agire come un bisturi per tagliare con discernimento, non come una scure, ha amputato secondo sistemi medioevali anche parti vitali, in quanto vi sono tagli che sono deleteri per il bilancio nel settore pesca e per quelli che sono gli intenti del Ministero a favore di questa attività di preminente interesse nazionale che può e deve contribuire al risanamento della nostra economia, alla soluzione del problema sociale di migliaia di lavoratori, alla produzione di sostanze alimentari di particolare necessità per la nostra gente.

Io mi permetto, quindi, d'accordo anche con quello che dice il Relatore, di chiedere alla Camera che quei capitoli della marina mercantile che hanno subito una decurtazione per l'intervento del comitato della scure, siano reintegrati nelle somme richieste in partenza che sono d'altra parte ancora minime. È ridicolo, ad esempio, che si possa pretendere di ridurre il capitolo 41 di ben 5 mi-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948.

lioni, portando la cifra da 18 milioni a 13 milioni, quando con 18 milioni nientedimeno, in tutta Italia, si doveva provvedere agli attrezzi, arredi, mobili e mezzi nautici per le Capitanerie di porto, corpo di guardia, imbarcazioni, illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese telefoniche, carburanti e lubrificanti, necessari, per esempio, per la sorveglianza contro la pesca di frodo. Ma, io domando a me stesso, come è stato possibile pensare che la cifra iniziale di 18 milioni poteva essere sufficiente e come è stato possibile osare di ridurre questa cifra già minima di altri 5 milioni! Eppure per l'importazione di pesce molte decine di miliardi vanno all'estero. Molti lavoratori troverebbero una sistemazione se vi fosse sul piano nazionale una maggiore conoscenza del problema, una coscienza marinara.

La pesca non è uno sport, ma una industria che deve dare lavoro ad una infinità di italiani e deve diventare una delle voci attive della nostra esportazione. Ne abbiamo il diritto e la capacità.

Ma, vi è un altro punto sul quale desidero richiamare l'attenzione del Ministro, ed è sulla circolare del Ministero del 19 giugno 1948 riferentesi alle iscrizioni e alle reinscrizioni della gente di mare di prima categoria. Certo, il Ministero ha dovuto affrontare un grosso problema: quello della disoccupazione dei marittimi. Esisteva un blocco delle nuove immatricolazioni dal 1944, e con un senso di umanità veramente lodevole il Ministro Saragat ha elaborato ed emesso una circolare che, allargando le maglie del blocco, ha dato la possibilità a molti nostri giovani di iscriversi nei turni dei marittimi.

Ma, che cosa è successo? È successo che siccome la circolare si è proposto di elencare una serie di situazioni particolaristiche nelle quali i giovani non marittimi di razza marinara potevano ottenere il libretto di navigazione, essendosi fatta una elencazione di casi specifici, si sono determinate delle spequazioni in quanto categorie con maggiori meriti sono escluse perché non comprese nella elencazione.

Ed io voglio permettermi di fare qualche citazione di casi specifici perché la verità salti ai vostri occhi e faccia convincere tutti della necessità di correggere la norma per rendere possibile, a tutti quelli che ne hanno veramente il diritto, di ottenere il libretto di navigazione per avere esercitato nell'infanzia o nella prima giovinezza, per essere nativi di una zona nella quale non esista altra industria, per aver servito la Patria nella marina

militare, per essere figli di quei marinari che in tutte le guerre sono morti al servizio della Patria che sul mare troverà la propria redenzione ed il lavoro per tutti i suoi figli.

Seicento vedove, qualche migliaio di orfani, nella mia sola città, ricordano e piangono il padre inabissato nei fondali del Mediterraneo ed ora una norma di legge rifiuta a questi figli il diritto al lavoro che essi hanno imparato bambini sui nostri battelli a remi o a vela.

Possono avere il libretto di navigazione, secondo la circolare, i figli di marittimi aventi dieci anni di navigazione, purché non abbiano superato il 18° anno di età. Che cosa è successo in qualche caso? Che vi sono dei marittimi che hanno circa dieci anni di navigazione ed i figli non hanno superato il 18° anno di età. Si potrebbe obiettare che, poiché non hanno compiuto questi marittimi i dieci anni di navigazione, i loro figli non possono ottenere il libretto di navigazione; ma i dieci anni di navigazione del marittimo non sono stati raggiunti perché durante l'altra guerra il marittimo, servendo la Patria, è diventato invalido al lavoro perché mutilato di guerra e, quindi, rimasto sulla quota dei mesi di navigazione che aveva raggiunto fino a quel momento. Se questo marittimo non ha raggiunto il limite minimo di dieci anni, rimettendoci magari dei brandelli della propria carne, io non credo che sia giusto negare il libretto di navigazione al figlio. Un caso di forza maggiore più meritevole di considerazione di questo non lo saprei suggerire! Inoltre, gli orfani dei marittimi della marina mercantile possono ottenerlo, purché si trovino al disotto dei venti anni di età. Che cosa è accaduto? Fino a quando l'onorevole Ministro della marina mercantile non ha emesso questa circolare, v'era il blocco, essi non potevano chiedere la matricola, e quindi gli orfani di marittimi della marina mercantile non erano nella possibilità di chiedere il libretto di navigazione, esistendo il blocco. Ora però che questo blocco non v'è più, questo aspirante marittimo, marittimo dalla nascita ma aspirante perché senza matricola, nei tre o quattro anni di blocco ha raggiunto il 21° anno di età. Il suo mestiere era quello di pescatore, e che cosa può fare questo marittimo se non chiedere il libretto di navigazione essendo orfano di marittimo? Ma la legge dice: hai raggiunto il 21° anno di età, tuo padre non è deceduto in mare ma in terra, sia pure al servizio della Patria, non puoi avere il libretto! *Summum jus suprema injuria!* Il marittimo ha raggiunto il 21° an-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

no di età ma soltanto perché una legge di già iniqua non gli permetteva di chiedere un diritto naturale. Oggi un'altra legge ancora più iniqua gli dà il diritto ma glielo toglie per l'età!

Esiste un caso particolarissimo che io desidero ricordare in quest'Aula perché paradossale, perché incredibile; il caso di un giovane marittimo il quale, essendo imbarcato su un motopeschereccio per due anni, imbarcato con la iscrizione nei turni di seconda categoria, dopo i due anni di navigazione costui fu militarizzato cioè obbligato a rimanere a bordo, per essere il motopeschereccio adibito al servizio dragamine, servizio pericolosissimo più di quello bellico. Che cosa è successo? Che questo giovane pescatore, dopo aver fatto per due anni di marittimo, dopo essere stato militarizzato, sbarcato, ha effettuato il servizio militare di leva nella marina militare, completa il suo servizio, viene congedato, chiede di essere iscritto nella matricola di prima categoria e si sente rispondere: hai oltrepassato il 18° anno di età, quindi non puoi navigare, perché non puoi iscriverti nei turni di immatricolazione di prima categoria. Ho voluto citare questi casi particolari affinché l'onorevole Ministro voglia apportare a questa circolare gli emendamenti opportuni per renderla più equitativa possibile nell'interesse dei marittimi. Io ho il dovere di insistere nel ricordare che vi sono determinate zone d'Italia dove non esiste altra industria oltre quella della pesca e della marina mercantile e che quindi in queste zone ad economia unica, quando si negano i libretti di navigazione, si nega la possibilità di vita, si nega un diritto sancito dalla Costituzione, ereditato da una nobile tradizione millenaria e non è che mi si possa rispondere che il Ministero deve effettuare il blocco per combattere la disoccupazione per i marittimi, perché questi giovani continuano a rimanere disoccupati, il blocco ha un'effetto formale non solo, ma anche dannoso perché se, come è logico pensare, tra dieci anni tornerà la pace sul mondo e le nostre navi riprenderanno a navigare con il ritmo ante-guerra, noi avremo bisogno di una rilevante quantità di marittimi per sostituire i vecchi, perché oggi ci troviamo in questa condizione; abbiamo una classe marittima anziana di anni e di esperienza ma non abbiamo pronta una nuova classe di marittimi, della tempra di quel Vincenzo Ciaravolo, medaglia d'oro, che preferì morire con il proprio comandante, che volle attendere la morte, egli attendente in vita, piuttosto che sal-

varsi e ritornò a larghe bracciate dalla scialuppa ove era già in salvo, alla nave sull'attenti per l'Italia, per i destini d'Italia sul mare, e si inabissò con il comandante sulla nave adorata. Noi abbiamo bisogno di questi giovani che possano sostituire i vecchi equipaggi perché l'Italia faccia sventolare ancora sul mare la propria bandiera.

Poche altre osservazioni. Sono stati istituiti i turni particolari d'imbarco. I turni particolari sono i turni che ogni compagnia fa per mettere a bordo delle proprie navi personale tecnico di proprio gradimento. Dal punto di vista logico della economia delle società di navigazioni e della necessità che questo personale sia corrispondente ai bisogni e alle necessità tecniche, è senza dubbio che il turno particolare costituisce la base essenziale per il miglioramento dei servizi. Ma il turno particolare, in questo momento di grave disoccupazione, è un lusso che noi italiani non ci possiamo consentire per intero. Quindi, io ritengo che mentre per il personale tecnico specializzato sia un assoluto bisogno l'esistenza del turno particolare, viceversa per il personale non specializzato si possa e si debba addivenire ad un *modus vivendi*, in maniera che i posti vacanti siano coperti in una percentuale da stabilire dal turno particolare e per i restanti posti dal turno generale, perché, essendo ormai generalizzata un po' l'esistenza dei turni particolari, succede che i marittimi iscritti al turno generale che hanno la fortuna di navigare sono pochissimi e moltissimi invece sono condannati ad anni di disoccupazione in attesa che l'avvicendamento li riporti a bordo.

Un'altra osservazione per l'assistenza. Io so bene che ormai non v'è niente da fare e non mi faccio delle illusioni; però è assolutamente ridicolo che si possa assegnare una somma di otto milioni per un'assistenza per la quale, forse, 80 non sarebbero sufficienti.

Veda il Ministro se può successivamente arrotondare in qualche maniera questa cifra, magari facendo una « serenata » al Ministro del tesoro.

Ed è una domanda ora che voglio porre: ne ho discusso in quest'Aula con il Sottosegretario onorevole Salerno. Mi riferisco al premio di avvicendamento, che non fu istituito dal Ministero è vero, ma che fu concordata tra la federazione marinara e la federazione degli armatori. I marittimi hanno fatto la fila per lunghi mesi, hanno messo firme su firme, aspettando sotto la pioggia innanzi alle capitanerie, hanno sperato, hanno per la verità incassato qualche volta qualche

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

soldo, e poi del premio di avvicendamento non se ne è saputo più nulla.

Sarebbe per lo meno direi igienico che i marittimi sapessero che cosa hanno più da sperare, sarebbe per lo meno logico che si dicesse: ormai non v'è nessuna speranza, è inutile insistere per il premio di avvicendamento, perché per degli errori di valutazione non si può più pagare. Voglio augurarmi che il Ministro, rendendosi a pieno conto della triste condizione della classe marinara, interponga con successo i suoi uffici perché almeno siano pagati gli arretrati e perché si addivenga ad una soluzione definitiva circa il mantenimento ed i pagamenti successivi di questo premio di avvicendamento che è il minimo che si possa fare per dei lavoratori che con alto senso di solidarietà sociale, unico esempio in tutte le classi lavoratrici, si alternano al lavoro ogni nove mesi, rischiando di rimanere a terra a volte per lunghi anni.

Onorevoli colleghi, avevo promesso di essere breve e credo di aver mantenuto la mia parola. In sede di approvazione del disegno di legge sulle costruzioni, ritornerò sull'argomento e la storia forse sarà più lunga, più dolorosa, perché in Italia vi è una scarsissima comprensione del riflesso immediato che le attività marinare hanno su tutti i settori, nessuno escluso, dell'economia nazionale.

Se, come sono certo, la pace tornerà padrona del mondo, un'era felice di scambi economici tornerà a far giganteschi l'importanza dei nostri porti e della nostra marina. L'avvenire d'Italia — scusatemi se ripeto una frase storica — è sul mare: Genova, Napoli, Bari, Livorno, Venezia saranno i trampolini di lancio delle nostre superbe motonavi che illustreranno nel mondo la nostra capacità tecnica ed il coraggio e la preparazione dei nostri marinai.

È dovere del Ministero della marina mercantile di potenziare al massimo la ricostruzione del naviglio e la formazione di una classe di giovani navigatori che, emuli del sacrificio dei padri, possano sostituirli negli equipaggi. Il blocco delle immatricolazioni creerà una grave crisi degli equipaggi fra dieci anni.

L'armamento italiano ed i marinai d'Italia assolveranno i compiti che loro verranno affidati dall'economia nazionale, pronti a svolgere una realistica opera di collaborazione nel mondo, opera che è e sarà sempre l'unica garanzia di pace e di benessere collettivo. I marittimi italiani, dura razza di lavoratori adusi ad affrontare la morte, assolveranno come sempre, in pace e in guerra, il loro

dovere: assolverà il suo il Governo verso questa benemerita classe di lavoratori. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Orlando. Ne ha facoltà.

ORLANDO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, non è per usare una solita frase retorica se affermo di aver ascoltato con emozione le brevi ma efficaci parole pronunziate dall'onorevole Mazza su questioni diverse della marina mercantile, delle quali in quest'Aula non si parla, determinatamente ed in libertà, da oltre venti anni. L'onorevole Mazza ha voluto ricordare sporadici interventi recenti: mi si consenta che io rievochi quelli appassionati in seno alla Costituente perché si abbia conferma che questi problemi stanno a cuore a tutti gli italiani.

Ma i problemi di allora sono quelli di oggi, ed io li affronto con tanta maggiore emozione, in quanto è questa la prima volta nella quale il Parlamento italiano è chiamato a pronunziarsi sullo stato di previsione di un Ministero della marina mercantile, sogno dei nostri vecchi, speranza nostra in gioventù, ora realtà. E ci attendiamo che i residui servizi riguardanti la pesca (oggi al Ministero dell'agricoltura) e tutti quelli della navigazione interna (oggi al Ministero dei trasporti) vengano trasferiti al Ministero della marina mercantile.

So bene di non poter apportare alcun contributo nella discussione di questi argomenti; vogliate consentirmi che ne parli per quella passione che sorge spontanea dall'aver dedicato 38 anni della mia vita al mare e alle industrie del mare.

Onorevole Giulietti, se gli archivi della sua federazione sono in ordine, come lo sono di certo, potrà trovare la prova che, nel lontano 1908, un mozzo sedicenne — e quel mozzo ero io — prendeva imbarco su uno di quei bastimenti a vela, che ella, se ne sono, tratteggiò così pittorescamente — un po' alla Sargari e un po' alla Giulio Verne — dove si rischiava la vita, ma dove si educava il carattere e, soprattutto, si insegnava e si imparava a navigare.

Onorevole Giulietti, vedo agitare la sua testa leonina; i suoi occhi vivaci su di me sono fissi; la sua criniera, oggi eccezionalmente composta...

GIULIETTI. È ridotta!

ORLANDO. ... non oscilla, come sempre, tra greco e tramontana; la sua cravatta rivoluzionaria ondeggia tra mezzogiorno e libeccio. Ella sa bene quanta stima ho per lei sin da quando ci incontrammo, 28 anni or sono,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

in occasione di una sua biricchinata! Ella, allora, sognava la « Federazione della gente del mare » e qualcuno diceva che il suo sogno era irrealizzabile: quello di associare, dal comandante al mozzo, l'equipaggio della piccola e quello della grande nave, e queste naviganti in tutti i mari del mondo. Eppure ella vi riuscì.

Imparammo così a conoscerci, ella giudicando, forse, come audace il giovane inesperto che si batteva con lei, già allora potente, io ammirando l'intelligenza sua, il suo carattere. Onorevole Giuliotti, non creda che, attraverso questi preamboli e queste memorie, mi accinga a contrastarle il dominio assoluto del mare, tanto meno qui ove ella regna sovrano in questa materia, circondato dalla simpatia unanime per la passione che l'anima nel porre i problemi cari al suo cuore: quelli del mare.

PRESIDENTE. Nel mare di Montecitorio v'è posto per tutti, onorevole Orlando.

ORLANDO. È vero, onorevole Presidente! Tanto vero che posso osare di parlarne anche io, sia pure nostalgicamente, ricordando tante gioie e tante amarezze tratte dalla quotidiana fatica, sul mare e per il mare, sino al 2 giugno 1946, tutto avendo allora abbandonato onde entrare in quest'Aula con un solo bagaglio: quello dei miei ricordi cari tratti durante i 38 anni anzidetti.

Ma veniamo all'esame dello stato di previsione.

È stato detto nelle precedenti sedute che il bilancio tale o tal'altro era quello del « Ministero cenerentola »; che vi era stata una grande torta della quale ciascuno aveva preso la parte migliore. Sabato, l'onorevole Cavallotti, a proposito del bilancio del Ministero del lavoro, determinò, quasi, una graduatoria.

Ma, onorevole Ministro, mi consenta affermi che ella, ultimo giunto al traguardo per minore anzianità nel suo Ministero, non ha trovato neppure la parte più modesta della torta: ha trovato le briciole!

E, difatti, dall'insieme del bilancio, ci avvediamo che sono state assegnate al Ministero della marina mercantile soltanto lire 1.818.206.000, cioè il 0,2 per cento dell'ammontare dell'intero bilancio dello Stato, percentuale che raggiunge, circa, il doppio con la nota di variazione: lire 3.605.181.700.

A giudicare da queste cifre, e soltanto da esse, dovrebbe in noi sorgere un allarme dato che non possiamo affermare di aver provveduto alla ricostruzione della nostra flotta, quanto meno di quella indispensabile per la

piena riattivazione di quelle linee che più interessano il nostro Paese; in un momento nel quale siamo tutti ansiosi per le sorti delle preziose maestranze dei nostri cantieri navali.

Sotto quest'aspetto il bilancio incute anche un senso di sconforto, quando, come vedremo nel corso dell'esame, le anzidette e altre urgenti necessità battono alla porta e non ammettono remore, specialmente se vogliamo — come tutti, di certo, vogliamo — ricondurre la nostra marina mercantile ad un livello che, per lo meno, possa circondarla del tradizionale ed unanime rispetto.

Prima di passare all'esame dei singoli capitoli non si dolga, onorevole Ministro, se le dico che mi sono chiesto se avevo dinanzi a me uno dei preziosi volumi del *Corpus Inscriptionum Latinorum*, dove l'espressione « in memoriam » torna così di frequente nelle lapidi romane. E difatti le voci « in memoria » sono, proporzionalmente, numerose nello stato di previsione in esame e per talune di esse « spese obbligatorie » mi chiedo come ella potrà provvedervi, senza assegnazione di fondi.

Scelgo fior da fiore.

Capitolo 24: « Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi ».

Non si tratta, com'è noto, dei galleggianti sommersi a seguito degli eventi bellici: ché essi, in gran parte, sono stati recuperati o demoliti. La voce si riferisce a precise norme del Codice della navigazione, là dove, agli articoli 72, 73, 506, 507, 508, si dispone l'intervento dello Stato nei casi di sommersione di navi che ostacolano la navigazione e quando gli interessati non provvedano immediatamente. E di questi casi se ne sono avuti. Come ella farà, onorevole Ministro, senza nessuna assegnazione di fondi, a provvedere eventualmente, quanto meno ad anticipare le somme necessarie? So bene che esse vengono rimborsate...

Una voce a destra. Deve provvedere, a sue spese, l'armatore.

ORLANDO. D'accordo, in definitiva, ma immediatamente è men certo, onorevole collega. Mi consenta le citi un caso: un rimorchiatore fu comprato in Spagna per essere consegnato in Italia, naturalmente galleggiante ed in perfetta efficienza. Orbene, dopo esser giunto nel porto di destino, a seguito di collisione, il rimorchiatore andò a fondo. Gli assicuratori lo avevano assicurato « contro il solo rischio del viaggio ». Il rimorchiatore era già arrivato, ed il rischio, per gli assicuratori, cessato. Gli armatori del piroscafo, con

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

il quale la collisione aveva avuto luogo, imputavano la responsabilità al rimorchiatore (che era ormeggiato), e viceversa.

Il compratore dichiarava di non poter intervenire perché la consegna della nave non aveva ancora avuto luogo; il venditore assumeva che, essendo il rimorchiatore giunto nel porto determinato, aveva egli adempiuto all'impegno. E allora? Una lite complessa che durò degli anni. La nave ingombrava il porto e l'autorità intervenne rimuovendo il relitto e sostenendo una spesa (tempi beati!) di circa 50 mila lire, poi rimborsate. Oggi sarebbero milioni!

« In memoria », *Capitolo 27*: « Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci nel Nord-Atlantico »; *Capitolo 29*: « Contributo alle spese di mantenimento dei fari nel Mar Rosso ».

Penso anch'io che non è l'ora di preoccuparci eccessivamente di simili convenzioni internazionali; ma queste convenzioni dovranno tornare ad aver vita, onorevole Ministro; bisognerà parteciparvi.

Due spese, sempre « in memoria », quelle dei capitoli 50 e 51, hanno avuto, all'ultimo momento, con la « nota di variazioni », modestissimi stanziamenti, quando, invece, la « vigilanza tecnica » che tali capitoli prevedono, è argomento di primo piano. Ed occorrerà cominciare col dare assetto autonomo al competente Ufficio tecnico centrale del Ministero, liberandolo dalle interferenze amministrative.

E veniamo al titolo primo, capitolo primo, delle spese generali: riguardano il personale dell'amministrazione centrale e periferica, compreso il debito vitalizio. Questi oneri assommano a lire 871.225.000 e l'onorevole Relatore si è su di essi intrattenuto in quanto rappresentano, quasi, il 24 per cento della cifra complessiva dello « stato di previsione » con la « nota di variazioni ».

Su questa materia, prudenza e rispetto verso la Commissione chiamata a studiare i problemi che riguardano gli stipendi, emolumenti e assegni agli statali, consigliano di sorvolare; ma mi sia consentito di formulare l'augurio che l'opera dei valorosi e modesti funzionari della marina mercantile possa avere un qualche conforto economico, sia pure avuto riguardo, naturalmente, alla complessa situazione della pubblica economia.

Ed io la prego, onorevole Ministro, di voler portare la eco del riconoscimento che quest'Assemblea tributa a tutti i suoi collaboratori, e, non meno, ai nostri valorosi equi-

paggi, alle maestranze dei nostri cantieri navali e a quelle dei nostri porti.

Onorevole Mazza, se dovessimo soffermarci sui primi ventitré capitoli (basterebbero questi soli!), vedremmo che il « Comitato della scure » ha operato. Peraltro ho voluto confrontare i tagli fatti a questo bilancio e quelli fatti ad altri bilanci. Orbene: come appassionato di questa materia debbo dire che le tare non sono state di superlativa entità; come deputato me ne rammarico, perché mi sarei aspettato maggiori detrazioni! Comunque, nell'esame di dettaglio potremmo soffermarci, ad esempio, sul capitolo 13: « Spese varie per il funzionamento di Commissioni (quali siano queste Commissioni non so). Rimborso spese per prove testimoniali presso le Commissioni d'inchiesta sui sinistri marittimi ». Questo delle Commissioni d'inchiesta è problema importantissimo. Fino a pochi anni or sono i sinistri avvenivano, le navi scomparivano e, con le navi, spesso, le persone; si procedeva alla cancellazione delle navi dalle matricole e tutto finiva lì. Poi, sollecitato dalle parti interessate — gli armatori (pensosi del loro buon nome) e gli assicuratori — il Governo si convinse ad emanare la legge per la quale ogni sinistro marittimo dà luogo ad un'inchiesta.

Provvida legge! Se non altro, ha posto in evidenza molte cose! Ricordo, onorevole Ministro, il caso della nave di una grande società, affidata ad un valoroso comandante che aveva battuto il mare in lungo ed in largo e tanto spesso aveva imboccato quel determinato porto. Ebbene, una volta la sua nave si trovò incagliata proprio all'ingresso di quel porto. Inchiesta. Si accertò che vi era un banco mobile e fu così possibile mettere in guardia i naviganti onde evitare il ripetersi di simili jatture. Per queste commissioni d'inchiesta bisogna rimborsare le spese sostenute dai testimoni; alle prove testimoniali bisogna pur addivenire. Onorevole Ministro, con 80.000 lire — da lei amministrare con saggezza e parsimonia — crede di poter fare qualcosa? Non è possibile!

Non parliamo del capitolo 27: la biblioteca del Ministero. Sono il più modesto tra gli appassionati dei problemi marittimi e chiedo dove sia possibile, a qualsiasi studioso, di trovarlo, in Roma ed in una biblioteca di Stato, il materiale più completo di queste discipline, purtroppo così poco praticate. Nella sparuta biblioteca del suo Ministero, no di certo. La biblioteca della Camera, ricca di testi giuridici e di volumi preziosi, ha pochissime pubblicazioni su tali materie; e se la eco di

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

queste mie parole giungerà sino agli autorevoli colleghi della « Commissione di vigilanza » sulla nostra biblioteca, son certo verrà accolta la preghiera che formulo di colmare tale lacuna.

Sorvoliamo sul capitolo 20: « Spese per statistiche » che prevede 20 mila lire! È voce che proviene dallo stato di previsione del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, non so per quale statistica riguardante la pesca; ma è certo che con 20 mila lire ben poche statistiche potranno essere compilate!

Capitolo 25. È stata riconosciuta la necessità dell'aumento di un milione, quindi da sette milioni e mezzo a otto milioni e mezzo, per il titolo « Sovvenzione alla Cassa nazionale per la previdenza della gente di mare e sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie attinenti alla marina mercantile. Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie ».

È in questa voce che l'onorevole Giulietti vorrebbe trovare i fondi necessari per quelle scuole marinare, dove vengono patentati i « padroni » ed i motoristi, e sulle quali scuole, giorni sono, si è intrattenuto.

Otto milioni e mezzo, sono nulla, assolutamente nulla, per poter fare qualcosa di concreto nella materia in esame.

L'onorevole Relatore, con squisita sensibilità, ha richiamato l'attenzione della Camera su questa voce. Credo di sapere (e, se vado errato, prego l'onorevole Ministro di volerli correggere) che fu determinata, a suo tempo, una sovvenzione alla « Cassa nazionale per la previdenza della gente di mare » di 4 milioni e mezzo, cifra che se dovesse essere aggiornata, moltiplicandola, non dico per 50 volte (sarebbe troppa grazia!), ma, almeno, per 10 volte, raggiungerebbe 45 milioni. E con 45 milioni non faremmo tutto quello che il nostro cuore vorrebbe, ma molte cose si potrebbero fare.

Onorevole Ministro, la prego su questo punto, e al fine di un maggiore stanziamento, di tentare di sedurre (l'onorevole Mazza accennò ad una « serenata », io ricorro alla « seduzione ») il suo illustre collega del tesoro.

PRESIDENTE. L'onorevole Saragat ha tutti i numeri per sedurre!

ORLANDO. Giustamente, onorevole Presidente; ed è proprio per questo che invoca la parola seducente e appassionata dell'onorevole Ministro.

Il capitolo 26 ci riconduce al Codice della navigazione che determina, onorevole Saragat, per lo Stato, doveri ben precisi. Si trat-

ta del mantenimento degli equipaggi naufraghi, spese varie per soccorsi a navi pericolanti, spese di assistenza e rimpatrio di marinai, eventi che confidiamo non abbiano ad avverarsi. Orbene: 50 mila lire, per raggiungere tanti nobilissimi intenti, equivalgono, oggi, a nulla.

Sorvoliamo sul capitolo 28: « Concorso dello Stato per il mantenimento di corpi di piloti »; dovremmo ripetere che 210 mila lire, sia pure e soltanto a titolo di concorso, sono poche.

« Spese per le capitanerie di porto ». Nei riguardi del personale civile e militare delle capitanerie non ho che a riferirmi a quanto ho già detto per quello dell'amministrazione centrale, rivolgere la medesima lode e formulare lo stesso augurio. Tuttavia mi consenta, onorevole Ministro, che le ponga taluni quesiti. Esso dipende dal suo Ministero e da quello della marina militare. Ritengo che l'« avanzamento » sia, ad esempio, di competenza del Ministro della difesa, mentre la « destinazione », credo, sia materia di sua competenza. Gli ordini amministrativi sono impartiti da lei, quelli militari dal suo collega della marina militare. Questi richiami valgono da soli a porre in evidenza una situazione di fatto non scevra di inconvenienti e di interferenze. Ella, d'accordo con i suoi colleghi di Governo, troverà modo di riesaminare questo problema.

È noto, dipoi, che si è tanto discusso in passato se portare questi funzionari allo stato di civili; è una soluzione la quale, sotto taluni aspetti, appare attraente. Comunque, vorrei che ella, onorevole Ministro, in occasione di concorsi presso l'Amministrazione centrale, desse modo agli ufficiali delle capitanerie di essere preferiti, così che essi apporino al suo Ministero tutta l'esperienza acquisita negli uffici portuali. Naturalmente fino a un determinato grado: ad esempio agli ufficiali inferiori.

A pagina 20 dello stato di previsione troviamo la tabella dell'organico di questo personale. Si tratta, complessivamente, di 387 ufficiali: 292 posti risultano coperti da ufficiali in servizio permanente effettivo, 95 da ufficiali di complemento o richiamati. Comprendo come, oggi, sia molto difficile poter sistemare l'organico; ma mi preoccupo di questi quadri negli anni prossimi. Nella tabella dell'organico, 35 posti sono riservati ai sottotenenti, e ve ne è uno solo in servizio permanente effettivo; 60 posti ai tenenti, e ne risultano coperti 20, e così di seguito. Voglia, onorevole Ministro, riaprire le porte di que-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

sta carriera al più presto, usando, eccezionalmente, se crede, un trattamento di favore agli ufficiali di complemento.

Per quanto riguarda il capitolo 36, lasciando da parte le sedi delle direzioni marittime e riferendoci soltanto a quelle delle capitanerie di porto — che sono, mi sembra, trentasei — con un milione e, quindi, proporzionalmente, con circa 28 mila lire ciascuna, non si fa nulla. Non sfugga che questi uffici accolgono comandanti di navi estere, armatori stranieri, consoli; occorre, quindi, abbiano un certo decoro.

A proposito del capitolo 41 — attrezzi, arredi, mobili, imbarcazioni e altro per le capitanerie — senza ripetere le parole dell'onorevole Mazza, mi associo pienamente a quanto egli ha detto, e formulo lo stesso voto.

Capitolo 42: « Acquisto, manutenzione e custodia di boe d'ormeggio e di altri galleggianti adibiti al servizio portuale. Spese per la visita del materiale nautico delle società sovvenzionate e per acquisto di carte nautiche e di pubblicazioni ». Per tutto questo, lire 400 mila! Lungi da noi il proposito di aspirare all'acquisto di una sola boa! Ma per la manutenzione di quelle esistenti basteranno le 400 mila lire previste? Certamente no.

Siamo, così, giunti alla voce più notevole dello stato di previsione, e mi si consenta di richiamare particolarmente l'attenzione dei colleghi, così come ha ben fatto l'onorevole Pecoraro a pagine 1 e 3 della relazione. Si tratta dello stanziamento per « sovvenzioni alle società assuntrici di servizi marittimi ». Nello stato di previsione per l'esercizio 1947-1948 si ebbe lo stanziamento di 250 milioni; poi la proposta, nel bilancio in esame, di un ulteriore stanziamento di 550 milioni, per giungere, con le note di variazione, a 2 miliardi e mezzo, cioè a dieci volte lo stanziamento dello scorso esercizio, corrispondente al 70 per cento dell'intero ammontare di spesa prevista nel bilancio. Quest'aumento di somme fu disposto con provvedimento legislativo del 26 aprile 1948, n. 754. A cosa tendono tali sovvenzioni? A far sì che siano assicurati i servizi marittimi di « preminente interesse nazionale » e quelli delle isole minori. I colleghi rappresentanti la Sardegna e la Sicilia sanno meglio di me come si svolgono questi servizi marittimi con il Continente; altri colleghi potrebbero dirci dei servizi con le isole Eolie, Egadi, Partenopee, dell'Arcipelago Toscano, e così di seguito. Società diverse, attraverso regolari convenzioni, avevano assicurate dallo Stato determinate

sovvenzioni. Naturalmente la guerra ha tutto sconvolto; le navi sono andate, in parte, perdute; quelle salve risentono dello sfruttamento fattone durante il periodo bellico; insufficienti, per ragioni evidenti e note, si sono rivelate, oggi, le sovvenzioni a suo tempo determinate. Così essendo chiedo: si può continuare con « integrazioni di bilancio »? Si debbono riesaminare, o prorogare, o rifare, le convenzioni? Onorevole Ministro, ritengo convenga il riesame e la proroga, anche se breve, anziché continuare nel sistema, che non è, di certo, il migliore, dell'integrazione dei bilanci. Convengo che non è possibile dar luogo oggi a nuove convenzioni marittime, quando non sappiamo quel che potrà accadere fra dieci o venti anni e quali saranno i costi e gli oneri. Non è possibile, d'altra parte, addivenire a nuove convenzioni marittime con le medesime società in questo momento nel quale non hanno navi. Ed allora?

Quale è la situazione delle cosiddette società di « preminente interesse nazionale », le quali, com'è noto, fanno capo all'I.R.I.?

Prescindiamo dal « Lloyd Triestino », che si trova, al momento, in una condizione particolare.

La società « Italia » ha, febbrilmente, costituito una flotta degna e svolge i suoi traffici con onore; credo di sapere che il bilancio presenta sopravvenienze attive. Valore degli uomini che la società « Italia » guidano; servizi di bordo ottimi; disciplina esemplare; favorevole andamento dei noli nei traffici con l'estero. Per questa società formuliamo voti affinché essa venga potenziata, perché sappiamo che le nuove motonavi — del resto buone — furono ideate ed iniziate per essere navi da carico, in tempo trasformate da passeggeri.

La società « Adriatica » (che gestiva le linee dell'Oriente) sta anch'essa riprendendosi con prudenza, e vorrei aggiungere che se non vi fossero state la guerra in Palestina e le difficoltà di navigazione in Egitto, Grecia e Turchia, a quest'ora l'« Adriatica » avrebbe potuto vantare un bilancio migliore.

Rimane la « Tirrenia », che adempie ai servizi assai importanti con le Isole maggiori. Ha perduto gran parte della propria flotta, ha ben poche navi. La « Tirrenia » non ha linee regolari con l'estero e, quindi, possibilità d'introytare, periodicamente, valuta, nessuna possibilità di noli in concorrenza con i mercati stranieri. Indispensabile è, così, che lo Stato dia adeguata sovvenzione a questa società se deve continuare ad esercitare servizi di preminente interesse nazionale con deter-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

minate tariffe, le quali, almeno in questo momento, non possono coprire le spese.

Vedo che l'onorevole Chieffi fa cenni di approvazione. Lo ringrazio; ritengo che egli pensi ai servizi con la Sardegna.

CHIEFFI. Purtroppo, sono inefficienti.

ORLANDO. Proprio perché sono inefficienti, dobbiamo porre la società « Tirrenia » in condizioni di eseguirli — e sono indispensabili — con la regolarità di un tempo e con le navi migliori possibili.

Onorevole Ministro, abbiamo poi le società minori, e penso che, con maggiore autorevolezza, potrebbe dirne il nostro illustre Presidente che conosce come si svolgono i traffici con le isole Eolie. Io mi riferisco alla navigazione tra il continente e le isole di Lipari, Ischia, Procida, Pantelleria, Ponza, Levanzo, Ustica, Giglio, Elba, e così di seguito. Vi sono adibite piccole navi, non più nuovissime, che fanno miracoli ed assicurano, come possono, i servizi. Ma dobbiamo intervenire, perché queste imprese hanno le convenzioni scadute, ed ogni possibilità di geniali iniziative è loro preclusa. Proroghiamo le convenzioni di tre, di quattro anni, o più, ma facciamo qualcosa di concreto; mettiamole in grado di poter costruire talune navi, perché possano assicurare, ai nostri fratelli che risiedono nelle Isole minori, servizi periodici e sicuri.

Intrattiamoci sulla spesa per il « Registro italiano navale », capitolo 45. Stanziamento modesto; ma, onorevole Ministro, so che quello del Registro italiano navale è, sotto altri aspetti, argomento importante. So che ella, se ne occupa e preoccupa, ed ho fiducia che riuscirà a ricondurre questa bella istituzione nostra a gareggiare con le organizzazioni del genere, che esistono in America, in Inghilterra, in Germania...

GUADALUPI. In verità non ha mai perduto il suo prestigio.

ORLANDO. Onorevole Guadalupi, non ho detto abbia perduto il suo prestigio; ho detto che vi è qualcosa che non va. Ho, ad esempio, l'impressione che, oltre a difficoltà che chiamerò di « natura interna », ve ne è, oggi, una, spiegabile, di collegamento con i consimili organi stranieri. Ella, onorevole Guadalupi, sa meglio di me che grandi organismi del tipo « Lloyd Register » non vedono con troppo entusiasmo la nostra azione in questo campo, che è diuturna e tenace.

GUADALUPI. Ella sa bene a che cosa tendono gli assicuratori inglesi!

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile, Vicepresidente del Consiglio dei Mi-*

nistri. Ragione di più per difendere il Registro italiano.

GUADALUPI. Allora siamo d'accordo.

ORLANDO. Se siamo tutti d'accordo, e, soprattutto, se ci siamo ben compresi, possiamo passare oltre, e precisamente al capitolo 45-bis: « Contributo straordinario dello Stato a favore del Provveditorato al porto di Venezia quale concorso al finanziamento per la ricostruzione del silos granario ».

Troviamo stanziati 75 milioni, e me ne rallegro. Ma, onorevole Ministro, ella conosce in quale stato si trova tutta la nostra attrezzatura portuale; le è nota la situazione economica difficile degli enti portuali, del Provveditorato al porto di Venezia, dei Consorzi. Ed in proposito debbo darle atto che ella, recentemente, recatasi a Napoli e resasi conto dello stato particolarmente pietoso nel quale gli impianti di quel grande porto si trovano, ha immediatamente provveduto a presentare all'VIII Commissione parlamentare, in sede legislativa, un progetto di legge in favore del Consorzio del porto di Napoli. Di quella Commissione mi onoro far parte e posso affermare che il provvedimento venne approvato alla unanimità dai membri riuniti dell'VIII e della IV Commissione; evento insolito che volle esprimere la passione che noi tutti sentiamo per lo stato di disagio — momentaneo — di quel grande porto.

Ora, quello che si è fatto per Napoli (ben poco!) dobbiamo pensare di fare anche per altri Consorzi, Enti e per il Provveditorato al Porto di Venezia, nel modo più modesto, per le note difficoltà economiche; ma bisogna che qualche cosa si faccia senza troppo indugio. I tenaci lavoratori dei porti sono sottoposti a dura fatica perché non hanno più mezzi meccanici, o ne hanno pochissimi, e, quindi, compiono lavoro improbo che li rende più che mai benemeriti. Onorevole Ministro, potrei cominciare la rassegna dei porti da Savona per finire a Venezia (non ci mancherebbe altro, potrebbe dire, ed a ragione, qualche collega!); per tutti, citerò un caso. E, volendo rendere omaggio all'onorevole Presidente — se egli me lo consente — citerò il porto di Messina, cioè quello di una città cara al cuore di tutti gli italiani. Le condizioni di tale porto sono disastrose, mentre ha vantato nei secoli grandi glorie e fu porto franco; si trova nel cuore del Mediterraneo, è punto strategico per i traffici mercantili. Onorevole Presidente, intervenga, la prego, se vado errato: in quel porto si debbono ricostruire banchine, si deve ampliare il bacino, dare vita all'arsenale, impiantare raccordi ferroviari, co-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

struire magazzini. La guerra ha distrutto ogni cosa!

L'esempio vale per tutti i porti d'Italia, ma io, onorevole Ministro, non le chiedo nulla di magico, nulla nelle ventiquattr'ore; la prego vivamente di far sì che questi porti possano essere senz'altro, gradualmente, riattivati, così che le nostre maestranze portuali, che sono composte di uomini generosi, possano lavorare con sempre maggiore tenacia. Faccia sì che i nostri porti attraggano gli armatori di tutti i continenti; faccia in modo che siano veramente sicuri per i naviganti e preferiti da tutti coloro che dedicano la loro attività alla vita del mare. E non dimentichi i piccoli porti di rifugio per i motopescherecci.

Sul capitolo 48 la Camera sa che avevamo in Italia tre « vasche sperimentali » nelle quali si provavano e collaudavano i modelli delle navi, vasche che erano una piccola gloria nostra. Due di esse sono state distrutte dalla guerra; una, quella di Roma, è ancora esistente e so che ella, onorevole Ministro, conosce le condizioni nelle quali essa si trova.

Io non posso chiedere, in questo momento, che venga costruita una nuova vasca, perché si dice costerebbe intorno a tre miliardi! Invoco che, per lo meno, si proceda al restauro — se possibile — di quella esistente. È una implorazione degli ingegneri ed architetti navali, degli armatori, dei cantieri, degli studiosi.

Passando ad altro argomento — alla nota c), al capitolo 48, ed al capitolo 47 dell'esercizio 1947-48 — sono certo della particolare attenzione della Camera e del Governo perché è qui che dobbiamo chiederci: cosa si è fatto nel tentativo di ricostruire la nostra marina mercantile? Attraverso il provvedimento richiamato nella nota c), a pagina 15 — compensi daziari, contributi di ammortamento per le costruzioni navali, ecc. — torna alla nostra mente quel decreto 29 giugno 1947, n. 779.

Ricordo che mi battei a questo riguardo in seno alla IV Commissione parlamentare della Costituente. Si tratta dell'appendice alla cosiddetta legge Benni del 1938, e ricordo, anche, che l'onorevole La Malfa, che presiedeva, si stupì della mia passione per questo problema. Vi era già stato l'altro decreto del 19 ottobre 1945, n. 686, relativo al recupero delle navi sinistrate. Ebbene, onorevoli colleghi, con quest'ultimo provvedimento, con il quale lo Stato, teoricamente, elargiva il 40 per cento (che poi finì per ridursi a meno di un 15 per cento attraverso

l'aumento dei costi e gli interessi sui finanziamenti); mercé l'intelligente opera dei nostri tecnici, il coraggio e la tenacia delle nostre maestranze e la ferma volontà degli armatori, sono state salvate ben 900 tra navi e galleggianti per circa 250 mila tonnellate di stazza lorda. Grande risultato!

Sappiamo, onorevole Ministro, che ella è tormentata da questo problema perché i benefici disposti con quella legge sono scaduti mentre erano tuttavia in corso notevoli salvataggi ed altri potrebbero essere realizzati. Discutendosi il provvedimento del 29 giugno 1947, n. 779, invocai la proroga di questa cosiddetta legge sui ricuperi; mi si oppose che il Tesoro non poteva elargire altri fondi. Or, se quello fu un provvedimento importante ed efficace, una proroga, con relativo stanziamento anche modesto, potrebbe rappresentare gesto ispirato ad equità.

Oltre le leggi anzidette, cosa si è fatto per affrontare la tragica situazione della nostra flotta mercantile, annullata, si può ben dirlo, a seguito della guerra?

Onorevoli colleghi, credo che, in proposito, in quest'Aula, non sia stato ancora detto che avevamo, prima della guerra, 3 milioni 310.000 tonnellate di stazza lorda; se ne costruirono, durante la guerra, 350.343. In tutto 3.660.343 tonnellate di stazza lorda. L'armistizio ci trovò con sole 369.343: perdute 3 milioni 291.000 tonnellate di stazza lorda! Mi si lasci affermare che, fra tante distruzioni, questa fu la più grave in confronto di ogni altro settore economico.

Abbiamo provveduto — è noto — con le *Liberty*, ed altri tipi di navi cedute a noi dagli americani. Si è detto che gli armatori non mostrarono, nel primo momento, grandi entusiasmi; poi vi fu una corsa per avere queste navi. Perché esse, che erano state giudicate « costruzioni del tempo di guerra » — ed era vero — apparvero, poi, ottime? La ragione obiettiva questa: fu l'unico modo per trovare credito, perché acquistate a rate, a lunga scadenza. Gli armatori, attraverso le *Liberty*, ebbero, sostanzialmente, un'apertura di credito. Ed è questo del credito navale uno dei problemi più antichi, ma, purtroppo, sempre all'ordine del giorno. Onorevole Ministro, costruttori ed armatori non chiedono elemosine, non amano i contributi, ed in questo sono unanimi, compresi i piccolissimi dei quali, giustamente, si è interessato l'onorevole Mazza; alle cui tesi mi associo. Gli armatori ed i costruttori vogliono possibilità di largo credito, organico, stabile e vitale, perché sanno che credito navale in Italia non v'è, e lo si

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

ottiene questuando, implorando, e ad interesse assai oneroso.

Ecco il problema fondamentale se vogliamo che cantieri ed armatori facciano bene e liberamente per proprio conto; e sarà questo un tema che, in altra occasione, mi permetterò di sottoporre al giudizio della Camera. Onorevole Ministro, lasci il suo nome legato al credito navale; metta insieme le banche, le società di assicurazione, le casse di risparmio, la Cassa depositi e prestiti, tutti, e cerchi, non meno, di attrarre il risparmio privato verso il mare. Ella mi dirà: vi sono le cartelle I.R.I.-mare e quelle I.M.I. Ma credo di sapere che le cartelle I.M.I. hanno dato, in tutto, sei miliardi; nulla! Me ne aspettavo 600 di miliardi, ed allora avremmo potuto realizzare qualcosa.

E tale modesto risultato si deve alla sensibilità del risparmiatore; queste sigle di I.R.I. o di I.M.I., che richiamano l'alfabeto greco, non seducono. Il risparmiatore vuole titoli di società di navigazione serie delle quali è disposto a seguire le sorti e sa che parti, anche minuscole, di quelle navi gli appartengono. Stia tranquillo, onorevole Saragat, che il risparmio privato concorrerebbe allo sforzo comune. Ella, onorevole Ministro, che ricopri una carica assai importante in Francia, ebbe, di certo, occasione, leggendo i giornali francesi, di soffermarsi sull'andamento di quelle borse, rilevando quanti titoli di navigazione erano (e sono) quotati nelle borse francesi e quanti nelle borse inglesi ed americane. Io le chiedo: quanti titoli di società di navigazione sono quotati nelle borse italiane? Sette soltanto, e taluni di piccole aziende di carattere locale. Il risparmio privato è stato scacciato dal mare. Funesto errore, imperdonabile indirizzo politico, del quale, onorevoli colleghi, non possiamo far colpa ai Governi dalla liberazione ad oggi. È necessario rimediare senz'altro, pensare a costituire il credito navale, far affluire il risparmio verso le industrie del mare.

Passando oltre, all'onorevole Relatore non è sfuggito il provvedimento di legge del 29 giugno 1947, n. 779, indubbiamente importantissimo. Peraltro, non se ne dolga onorevole Pecoraro, non siamo d'accordo. Difatti mi avvedo che è sfuggito che esso entrò in vigore il 23 agosto 1947, val quanto dire, lo stanziamento che avrebbe dovuto gravare su due esercizi — 1946-47 e 1947-48 — finì col gravare solo sull'esercizio 1947-48.

Onorevole Relatore, ella ha scritto a pagina 2: « Essendo scaduto il termine entro cui poteva, ecc. ». No, gli effetti del provvedi-

mento non sono scaduti; somme ancora ve ne sono; la liquidazione è tuttavia in corso. Ed ella sa che di questa legge hanno beneficiato molte navi.

Cosa chiedo? Chiedo che il provvedimento torni ad aver vita.

Sempre a proposito della legge 29 giugno 1947, n. 779, l'onorevole Relatore, a pagina 2, ci dice che i cinque miliardi per le nuove costruzioni erano destinati « fundamentalmente a ripristinare il nostro patrimonio di navi di piccolo cabotaggio e motopescherecci ». Ma quella legge non aveva « fundamentalmente » tale fine; essa rappresentò l'appendice di una legge a carattere generale e, come tale, non poteva avere che carattere generale.

La legge del 1938 era più ingiusta verso le navi minori; in questa del 1947 tentammo — e mi si lasci dire che non ci riuscimmo — di favorire le navi di piccolo cabotaggio ed i pescherecci. Del resto, onorevole Pecoraro, la riprova di quanto affermo — nel senso che tale provvedimento non è stato molto efficace per le piccole navi — ci viene data da questa considerazione. Se i cinque miliardi che vennero stanziati fossero effettivamente serviti « fundamentalmente » per le piccole navi; calcolando questo contributo da parte dello Stato in un terzo del costo delle costruzioni, avremmo costruito navi per quindici miliardi. Calcolando, *grosso modo*, fra bastimenti di piccolo cabotaggio e bastimenti da pesca un costo medio, allora, di quaranta milioni per ciascuna unità, con quindici miliardi avremmo costruito circa quattrocento navi e, mi creda, il problema della pesca e del piccolo cabotaggio, che preoccupa lei, l'onorevole Mazza, l'onorevole Giulietti, me e tanti altri colleghi, sarebbe, oggi, in gran parte, risolto.

Mi si potrà chiedere: ed allora questi cinque miliardi a che cosa sono serviti? Indubbiamente talune navi di piccolo cabotaggio e taluni pescherecci sono stati costruiti. Non dippiù perché (torniamo all'argomento esaminato!) i piccoli armatori non hanno trovato il credito. È così che gran parte dei cinque miliardi è stata assorbita dai grandi e medi armatori, che il credito poterono ottenere o che provvidero, largamente e coraggiosamente, con mezzi propri, e fu impiegata nella costruzione di ottime navi da cabotaggio ed anche di maggior mole...

GIULIETTI. Il pesce grosso mangia il piccolo.

ORLANDO. Lasciamo... in mare ed in pace i pesci, onorevole Giulietti, per parlare ancora della pesca!

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

L'onorevole Relatore ha formulato una raccomandazione al Governo: quella « di esaminare in occasione di stanziamenti per nuove costruzioni le esigenze del piccolo naviglio destinato alla pesca ». Ha prevenuto quel che ha detto poco fa l'onorevole Mazza, quello che dico anch'io.

Onorevoli colleghi, giustamente l'onorevole Mazza ha osservato che non è bene far pronostici quando vi sono provvedimenti in corso di studio. Or, io non faccio pronostici, ma una raccomandazione posso farla, e la faccio, proprio nei riguardi della costruzione delle piccole navi.

Si sussurra (o si spera?) che il piccolo naviglio peschereccio avrà condizioni di maggior favore attraverso una legge che verrà sottoposta al Parlamento; me ne rallegro sin d'ora con lei, onorevole Ministro. Ma ho l'impressione — e vorrà credermi — che se non saranno previsti, per le navi minori ed i motopescherecci, un contributo di ammortamento più elevato ed uno speciale finanziamento per la costruzione, nemmeno questa volta otterremo qualcosa di serio e di concreto. Né l'argomento della pesca finisce, più o meno, qui; tanto vero che se dovessimo esaminarlo in pieno dovrei invocare dall'onorevole Presidente e dalla Camera una benevolenza ancor maggiore di quella che mi è stata sin qui largamente concessa.

Invero il problema è di grande importanza; l'onorevole Mazza ha rilevato quali sono gli oneri che, in questo bilancio, si riferiscono alla pesca: tre milioni, per evitare si faccia la pesca di frodo che distrugge il patrimonio ittico. Del resto l'onorevole Relatore aveva già posto fermamente la necessità di una più severa vigilanza. Abbiamo visto quale è il pensiero della Commissione al fine di dare incremento alla pesca, e su questo non vi è che aderire in pieno, essendo ben noto che la situazione della pesca costiera, di altura ed atlantica è veramente tragica ed ha ripercussioni notevoli sia nel campo dell'alimentazione, sia in quello delle nostre industrie conserviere.

Sotto altro punto di vista dobbiamo dire che la pesca, nelle condizioni in cui ancora oggi si trova, impiega 300 mila lavoratori, ben pochi quando, come credo di non errare, potrebbe impiegarne il doppio. Ed il numero esiguo dei pescatori è spiegabile in quanto abbiamo una flotta povera, vecchia, insufficiente, costosa. Gli armatori dei pescherecci versano in condizioni economiche non facili. Nel settore della pesca si è avuto, di recente, persino uno sciopero che in me ha

prodotto grande impressione perché l'uomo del mare sciopera quando raggiunge la disperazione o l'exasperazione; eppure questi lavoratori hanno scioperato. Perché? Il prezzo assai oneroso del combustibile rappresentò la goccia che fece traboccare il vaso.

GIULIETTI. Ma quello non fu uno sciopero.

ORLANDO. Se non fu uno sciopero, onorevole Giulietti, fu un « fermo », ma le conseguenze furono le stesse.

Ora, in queste condizioni di vero collasso, la pesca ha contribuito all'alimentazione, nel 1947, con un milione e 215 mila tonnellate di pesce, ma ben dippiù è quello che si importa.

E veniamo ai rimedi. Ne ha accennato, brillantemente, l'onorevole Relatore quando ha suggerito: lotta contro la distruzione del pesce; giustissimo! Costruzione di nuove navi da pesca. Egualmente giusto! Ma, onorevole Pecoraro, ho l'impressione che la crisi che attraversa la pesca dipende, sì, da tali fattori, ma anche da un altro che, mi perdoni, le è sfuggito. Vi era, un tempo, la libertà dei mari...

GIULIETTI. Bravo!

ORLANDO. Pescavamo in Adriatico, sulle coste della Tunisia, su quelle della Cirenaica, della Tripolitania ed altre. Oggi pescare su quelle coste non possiamo...

GIULIETTI. Questo è il punto.

ORLANDO. ... perché, onorevole Ministro, non sappiamo più dove cominciano e dove finiscono i « mari territoriali », specialmente in talune zone ben note.

Questa, onorevoli colleghi, è la vera ragione che contribuisce largamente ad aggravare la crisi. Potremo emanare tutti i provvedimenti di legge che vorremo — bisognerà farlo e subito — ma non vi sfugga che questo problema rimane, al momento, insolubile.

L'abbondanza del pesce nelle acque della Dalmazia, Tunisia, Egitto, Tripolitania, Cirenaica, ecc., è nota; grandi quantità di pesce affluivano sui nostri mercati. Vi è da sperare che questa situazione di fatto, che ha carattere squisitamente politico, possa, al più presto, essere concordemente risolta per riacquistare la libertà dei mari.

L'onorevole Relatore si è occupato, in sostanza, delle navi di preminente interesse nazionale e di quelle da pesca, e si è visto che tutti siamo d'accordo. Ma, onorevole Pecoraro, mi perdoni: strada facendo si è dimenticato delle grandi e medie navi di armatori liberi e di quelle di piccolo cabotaggio; l'onorevole Mazza è sceso in campo per ricordare

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

queste ultime. Io mi affianco a lui per riconfermare l'importanza delle une e delle altre.

Si dice, a proposito delle navi minori, che ella, onorevole Ministro, nel provvedimento di legge in corso di elaborazione, e del quale abbiamo fatto cenno, proporrà condizioni di eccezionalissimo favore per i piccolissimi armatori che hanno perduto l'unico mezzo di lavoro, cioè quelle modeste barche di 40, 80 tonnellate, le quali rappresentavano vere « cooperative familiari del mare », in cui il « padrone » era il padre, il « nostromo » il figlio, il « marinaio » il genero, e così via. Or questi minuscoli, ma assai numerosi, armatori sono rovinati economicamente e si trovano senza lavoro. Compia opera generosa venendo loro incontro, ed io la ringrazio sin d'ora, interprete dei sentimenti di questi marinai, i quali han tanto sperato e tanto sperano in un provvedimento di giustizia.

Per tutte le navi di piccolo cabotaggio non chiedo provvedimenti diversi da quelli formulati per i pescherecci.

GIULIETTI. E dove si andrà a pescare?

ORLANDO. Onorevole Giulietti parlo delle navi di piccolo cabotaggio! Dipoi, o, meglio, senz'altro, andremo a chiedere misericordia ai gestori dei servizi automobilistici, alle ferrovie, ai grandi armatori, perché lascino navigare queste piccole navi che erano e saranno preziose perché assai economiche.

« Onorevoli colleghi, ho cercato di esser breve (e non vi sono riuscito!) sfiorando le principali voci del bilancio. Da esse, e dalla relazione della Commissione, appare che dobbiamo fare veramente qualcosa di concreto. Io formulo l'augurio che le possibilità del Tesoro consentano, nel prossimo stato di previsione 1949-50, erogazioni di somma più adeguate per assolvere a quelli che sono i grandi compiti affidati al Ministero della marina mercantile.

Ella, onorevole Ministro, raccolga questo invito al quale, penso, si associerà tutta la Camera: attendiamo con immediatezza provvedimenti legislativi che contribuiscano al potenziamento dei nostri servizi marittimi di preminente interesse nazionale, della navigazione di piccolo cabotaggio e della pesca; diamo concreti affidamenti di un domani sereno ed operoso ai nostri tenaci armatori liberi perché essi meritano un segno di riconoscimento per quanto han saputo realizzare.

In tal modo, ed attraverso l'auspicato credito navale, potremo, anche se faticosamente ed in taluni anni, confidare nel miglioramento qualitativo e quantitativo della nostra Marina mercantile.

Ma l'intervento dovrà essere immediato, perché le sane ed operose maestranze dei cantieri navali possano rimanere al lavoro, evitando situazioni di pericoloso disagio. Già la dispersione di mano d'opera preziosa — quella dei Cantieri giuliani (cantieri onorati da tutto il mondo) si è avuta ed ha rappresentato un delitto. Perché queste maestranze, venute in Italia per amor di patria, sono rimaste o involontariamente disoccupate, oppure — e ferisce la loro sensibilità — sono andate a finire in officine ferroviarie o in officine meccaniche qualsiasi. Queste maestranze vogliono tornare a lavorare per il mare, onorevole Ministro. I cantieri navali si creano in pochi mesi, perché è questione di somme; per creare le maestranze dei cantieri non bastano decenni! Ed io, che mi preoccupo di questa mano d'opera giuliana, credo di poter affermare che ella, onorevole Ministro, è ancora in tempo per far sì che essa non vada del tutto dispersa, tornando subito al sospirato lavoro. Il Governo deve, sia pure con tanto ritardo, risolvere il problema dei profughi dalla Venezia Giulia perché è problema di coscienza e di umana solidarietà.

Mi sia consentito, infine, di raccomandare alla benevolenza della Camera, della Commissione e del Governo i voti espressi sin qui e che oso, onorevole Presidente, riassumere nel seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a formulare, al più presto, provvedimenti legislativi che abbiano l'intento:

di aiutare efficacemente i piccoli armatori a ripristinare e migliorare il patrimonio nazionale delle navi da cabotaggio e da pesca;

di promuovere la costruzione di quelle navi indispensabili per riattivare i servizi marittimi di preminente interesse, specialmente con le isole maggiori e minori;

di assicurare, in tal modo, alle preziose maestranze di tutti i cantieri navali, grandi, medi e piccoli e delle industrie connesse, possibilità di lavoro, onde non vada dispersa questa categoria di specialisti, la cui opera è ovunque riconosciuta assai egregia;

di dar modo agli industriali ed alle maestranze del mare profughi, della Venezia Giulia, di svolgere onesta e fervida attività, così che, attraverso una nuova vita operosa, possano trovare conforto a tante sofferenze spontaneamente affrontate per amor di Patria;

di secondare, sia nell'interesse nazionale che dei benemeriti lavoratori portuali — costretti oggi a più dura fatica — la riattrezzatura tecnica dei porti e l'opera appassionata

DISCUSSIONI. — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

che in tal senso svolgono i competenti Consorzi, Enti e Provveditorati;

di incoraggiare ogni sana iniziativa che abbia l'intento di assicurare agli uomini generosi che si dedicano alle industrie, ai commerci ed ai traffici marittimi, un domani operoso;

di garantire una serena vecchiezza a quei tanti lavoratori del mare costretti ad abbandonare il loro campo d'azione dopo anni di rischi affrontati e di preziosa attività svolta;

di promuovere la realizzazione di un organico, stabile e vitale credito marittimo che possa incoraggiare armatori e cantieri navali a predisporre programmi concreti ed attrezzature adeguate per un periodico potenziamento qualitativo della nostra flotta mercantile e da pesca;

di disporre il passaggio alle dipendenze del Ministero della marina mercantile di quegli uffici della pesca e della navigazione lacuale ed interna, tuttavia alle dipendenze dei Ministeri dell'agricoltura e dei trasporti;

di addiventare alla sistemazione del « Registro italiano navale » perché gli intenti che esso persegue siano raggiunti attraverso la più intima collaborazione fra tutte le categorie interessate ».

Onorevoli colleghi, nel formulare il mio ordine del giorno mi sono ispirato al proposito di vedere le nostre brave maestranze dei cantieri serenamente e proficuamente al lavoro, e so che sapranno produrre superbe cose. Anelo rivedere i nostri marinai navigare; i nostri armatori, grandi, piccoli e piccolissimi, operare arditamente, con tenacia, in silenzio. Le nostre maestranze portuali compiere prodigi di sollecitudine e di capacità.

« Il benessere — ha detto il Santo Padre — è la base della pace sociale ». Il benessere di tutto il nostro popolo deve rappresentare veramente il punto d'incontro che possa unire, in uno sforzo comune, gli uomini di buona volontà di tutte le correnti politiche.

Contribuisca ogni parte della Camera perché quest'aspirazione di tutti gli italiani abbia — assai presto — ad essere realizzata! *(Vivissimi applausi — Molte congratulazioni).*

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
TARGETTI

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ducci. Ne ha facoltà.

DUCCI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, lo stato di previsione della spesa

del Ministero della marina mercantile può essere guardato sotto un duplice aspetto: sotto un aspetto di indole generale, e quindi anche politico, poiché infine i bilanci dei vari dicasteri, integrandosi gli uni con gli altri e unendosi in un tutto, vengono a formare o meglio a dar vita a quella che è la politica di un Governo; e sotto un aspetto particolare, riflettente le osservazioni e le critiche che possono essere mosse sopra ciascun capitolo e sulla impostazione del bilancio medesimo.

L'importanza del bilancio in esame si evince da una constatazione elementare: è la prima volta, dopo un quarto di secolo, che fa un esame completo di tutte le sue attività navali e mercantili una nazione la quale ha uno sviluppo di oltre 7 mila chilometri di costa e che deve quindi svolgere una attività marinara, se vuol progredire e trarre buona parte di ciò che le occorre dal mare e sul mare, se vuol vivere.

Prima dell'avvento del fascismo non esisteva il Ministero della marina mercantile; v'era solo il Consiglio superiore della marina mercantile, il quale era alle dipendenze del Ministero della marina da guerra, in quanto allora predominava il concetto che la marina mercantile non fosse altro che il naturale avviamento verso la marina da guerra. Con il fascismo le cose andarono come noi tutti conosciamo: non vi furono che esercizi provvisori di bilancio, approvati a tamburo battente. Solo oggi l'Italia prende in considerazione, senza preconcetti militaristici o imperialistici, tutto il vasto complesso delle sue pacifiche attività navali e mercantili e pone questi problemi sul piano della discussione con tutti gli addentellati di ordine economico, finanziario, politico, morale; e li dovrebbe porre, e li deve porre, sul piano della graduale realizzazione, avendo creato l'organo tecnico e la sede adatta nel Ministero della marina mercantile.

Ma tutto l'insieme delle nostre future attività marinare non può essere disposto e preordinato se non nel quadro della situazione politica internazionale e in quello della politica che l'attuale Governo persegue. Se noi abbiamo la decisa volontà di non lasciarci trascinare in un conflitto, che io non saprei ormai definire se più probabile che possibile, la risoluzione di questi problemi, almeno in un dato senso, si presenta in maniera lineare; ma se invece, in maniera mediata o immediata, più che la volontà esiste la necessità o quasi di prender parte a quello che può essere un cozzo cruento, allora non rimane altro che calcolare quanto e quale sia l'inte-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

resse che noi abbiamo a impegnare uomini e capitali in una attività che facilmente possiamo prevedere come destinata ad andare quasi completamente — se non completamente — distrutta.

Fra le ragioni vitali che devono tenere l'Italia lontana da una guerra non ultime sono quelle che riguardano la marina mercantile. Una nazione come la nostra non può a lungo vivere senza fatalmente decadere, se essa non trae dal mare e dall'attività dei suoi marinai le ricchezze che le sono necessarie. Ma per fare questo occorre una politica differente da quella che l'attuale Governo svolge. La nostra partecipazione a un conflitto non solo non vedrebbe la ripresa dei nostri traffici marittimi ma li terrebbe succubi ancora di quelle nazioni che traggono buona parte delle ragioni del loro imperialismo e della loro forza dal mare.

Del resto, onorevole Ministro, la storia insegna che i periodi più felici della Nazione sono coincisi, sempre o quasi, con i periodi in cui è stata svolta una grande attività marinara mercantile. Solo partendo dal principio che noi si possa rimanere lontani da una futura guerra, noi possiamo seriamente prendere in considerazione ed esaminare in maniera minuta questo bilancio della marina mercantile.

L'Italia non potrà mai risorgere finché il grano che le è indispensabile le giungerà con naviglio straniero; finché le materie prime che le sono necessarie giungeranno ai suoi porti con navi estere; finché una nazione di marinai e pescatori come la nostra sarà obbligata ad acquistare per decine di miliardi di pesce ogni anno sui mercati stranieri per la propria alimentazione; finché i nostri emigranti (che sono lavoro e quindi ricchezza potenziale) debbono attendere per mesi e mesi nei porti le navi che li trasportino; finché i nostri cantieri, le cui maestranze specializzate furono quasi tutte disperse dal fascismo, non avranno ripreso la loro opera, basandola su una più giusta partecipazione del lavoro alla divisione degli utili. Solo in questo modo e così pensando noi potremo in un tempo relativamente breve ricostruire la nostra ricchezza, altrimenti qualsiasi bilancio della marina mercantile può uscir vano.

Ma io non credo alla guerra e soprattutto non credo che quando, in caso deprecato, questa dovesse avvenire, noi si sia obbligati fatalmente a prendervi parte. Ed allora bisogna veramente fare un bilancio esatto di ciò che può la nostra marina mercantile sviluppare nel futuro. Anche a voler essere indulgenti

verso questo stato di previsione, sia per i motivi intrinseci che ho già esposto, sia per il fatto che esso in sostanza riproduce, sebbene aggravati, tutti i difetti che finora abbiamo notato nei bilanci che sono stati discussi, non si può fare a meno di porsi una domanda. Se il bilancio di previsione è quell'istrumento contabile a carattere politico (poiché si tratta di una delle maggiori branche di attività della Nazione) che determina da una parte le spese e dall'altra precisa i fini che lo Stato vuol raggiungere, una domanda sorge spontanea: ma dove vuole arrivare il Governo a questo proposito? Questo è un bilancio completamente inorganico, sia nei riguardi della ricostruzione della marina mercantile come nei riguardi della ricostruzione nazionale. Vi sono problemi di importanza basilare per lo Stato che sono appena accennati, o vengono suddivisi con altri bilanci di altri dicasteri.

Ad esempio — come giustamente chi mi ha preceduto ha fatto notare — per quale ragione la pesca è stata divisa in due tronconi, lasciandosi il lato tecnico-scientifico alla competenza del Ministero dell'agricoltura, mentre si è passato il lato amministrativo-esecutivo alla competenza del Ministero della marina mercantile? Non si nota, in questo spezzettamento, un male che porterà ad una disorganizzazione, perché manca una unità di intenti nel tentare di risolvere problemi di importanza veramente nazionale? Se il Ministero della marina mercantile è stato creato, a mio modesto avviso esso dovrà riunire in sé tutte quelle attività che hanno nel mare o sul mare uno scopo, o che svolgono, sia pure in maniera indiretta, un'opera che sul mare ha la sua esplicazione.

E passiamo all'esame particolareggiato del bilancio. Non moverò alcuna critica a quei capitoli che sono già stati in giusta maniera esaminati da chi mi ha preceduto, ma, onorevole Ministro, qualche cosa io credo di dover aggiungere ancora sul capitolo 23.

Questo capitolo « bazar », come io lo chiamerei, contiene: sovvenzioni alla Cassa nazionale di previdenza per la gente del mare, sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie attinenti alla marina mercantile, sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e loro famiglie, con un complesso di 8 milioni e 500 mila lire. È troppo evidente, come già hanno detto i miei predecessori, l'insufficienza assoluta della cifra.

Ma vi è qualche cosa di più, onorevole Ministro, ed io vorrei che nel suo discorso conclusivo, se possibile, fosse data una risposta

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

esatta sul seguente problema: l'Istituto Andrea Doria (già principe di Piemonte), il quale provvede all'assistenza agli orfani della gente di mare (mediante sussidi, borse di studio, internamenti in collegi) molto recentemente avrebbe deciso — secondo quanto mi consta — di non assistere più gli orfani dei marinai della marina mercantile militarizzati e caduti durante la guerra. Se ciò è vero, come purtroppo credo, mi sembra che questa decisione raggiunga il colmo della ingiustizia, in quanto appare troppo chiaramente che questi orfani hanno gli stessi diritti dei figli di coloro che sono caduti vestendo la divisa, e forse direi anche qualcuno di più, da un certo punto di vista sentimentale. Onorevole Ministro, io non posso, come l'onorevole Mazza ha fatto, accontentarmi e dire che più di così non si può ottenere. Io credo, onorevole Ministro, che se la parola umanitarismo non ha perso ancora tutto il suo valore, ella troverà la maniera, quando si sono pure trovati 55 miliardi per la marina da guerra, di soccorrere con poche decine di milioni questi orfani che ben ne hanno diritto!

GIULIETTI. Bene!

DUCCI. E veniamo ad altro. Poiché i capitoli sono stati già illustrati e spulciati uno per uno, andiamo a quanto, secondo la nostra conoscenza, rappresenta il *clou* del bilancio in esame. Mi riferisco al capitolo 42. È già stato notato dal mio predecessore che si è passati da 250 milioni a due miliardi e mezzo. Molto vi sarebbe da dire nel campo della navigazione libera e in quello della navigazione sovvenzionata, ma il tempo e le condizioni non lo permettono. La navigazione sovvenzionata, con la sua regolarità e soprattutto col notevole prestigio anche di indole politica che essa si sa conquistare, permette qualche volta, senza che per ciò ci si debbano fare soverchie illusioni, anche una modesta penetrazione commerciale. D'altra parte, l'onorevole Ministro può dire che non vi è ambasciatore, non vi è ministro, non vi è console d'Italia, il quale, trovandosi in un paese bagnato dal mare non faccia vive insistenze perché almeno una linea regolare venga stabilita. La linea sovvenzionata, attrezzata in modo adeguato sia tecnicamente che dal lato finanziario, può anche non essere passiva, poiché approfitta delle congiunture favorevoli che vengono a compensare i periodi di magra. Inoltre, ha il vantaggio di una regolarità sopra l'attività dell'armatore libero, il quale si attiene a dei concetti strettamente economici. Infatti, le società di navigazione libere esercenti, o che annunciano un prossi-

mo esercizio, tutte, non compiono altro che quei due o tre viaggi che sono redditizi e poi troncano la loro attività. La linea sovvenzionata assicura invece all'economia nazionale un collegamento sicuro ed efficiente con altre nazioni.

D'altra parte, ha anche i suoi svantaggi, rappresentati dall'onere che lo Stato deve sopportare. Ma se questo onere non è che il primo passo verso la nazionalizzazione, noi lo approviamo anche per le ragioni che sono state esposte da chi mi ha preceduto.

Vi è un'altra considerazione da fare. Le condizioni attuali delle linee ed i programmi delle compagnie esercenti, basate sugli accordi in atto o in previsione, sconsigliano da un certo punto di vista, onorevole Ministro, una sovvenzione governativa eccessivamente vincolistica. Il Ministro mi dirà che alle « *Conferences* » non è lo Stato che interviene, ma sono i rappresentanti delle grandi linee e delle grandi società. Ma la nostra situazione di suggestione per ora economica — e speriamo che sia solo economica, all'America — può avere un riverbero nocivo sopra l'attività che svolgono le nostre linee sovvenzionate, in quanto che molto spesso, onorevole Ministro, potrebbe succedere che lo Stato americano avesse convenienza in quelli che sono i patteggiamenti, le convenzioni, le transazioni, ad avere di fronte lo Stato, invece che le linee più o meno legate allo Stato. È facile supporre che per patteggiamenti, non di carattere economico — io non voglio dire ancora di carattere politico — l'America potrebbe costringere lo Stato a cedere quelle poche e misere posizioni che abbiamo ancora sul mare mediante compensi in altri settori. Questo renderebbe più difficile la situazione di queste grandi linee di navigazione, perché in fine non bisogna fare astrazione dalla situazione della marina mercantile mondiale.

L'America — è inutile nasconderselo — va incontro ad una molto vicina, se non già iniziata, crisi dei noli; l'America, che possiede un tonnello enorme, avrà quindi interesse ad imporre alle Nazioni straniere il suo tonnello, ed è facile prevedere con quali riflessi dannosi per noi.

Ma prendiamo a considerare dei dati più precisi: sarebbe necessario anzitutto sapere se, con i due miliardi e mezzo che attualmente sono stati stanziati, si è venuti a far fronte in maniera concreta alla erogazione, alle società del gruppo « F.I.N.M.A.R.E. », degli accenti stabiliti per le eventuali integrazioni di bilancio che lo Stato deve corrispondere per consentire l'utile del 4 per cento al capi-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

tale nazionale. Sarebbe necessario vedere in maniera più particolareggiata, cioè, quale sia la situazione finanziaria delle quattro maggiori linee sovvenzionate. Io non posso che ripetere qui le parole del mio predecessore, e cioè che sappiamo, così, per sentito dire, che la società « Italia » va bene, che la società « Lloyd Triestino » non va troppo bene; ma, onorevole Ministro, non crede lei che sarebbe opportuno che i bilanci di queste società venissero resi di pubblica ragione, cioè pubblicamente discussi, ed anzi discussi qui, in maniera che il contribuente italiano sappia dove va il proprio danaro e gli sforzi che esso compie? Anche perché, se queste sovvenzioni si dovessero riportare lentamente alla situazione passata, per cui il contribuente italiano pagava con fior di sacrifici la politica imperiale, quadrata e romana, ed il decoro del nastro azzurro, tentando una inutile concorrenza alla « Dollar Line », alla « Cunard Line », ecc., ebbene allora il popolo italiano può darsi non intenda più prestarsi a questa politica.

GIULIETTI. Seminavano per questa politica dei milioni lungo le scie delle navi, ed ora raccolgono lacrime di marittimi, ora che non c'è niente!

DUCCI. Sempre in tema di sovvenzioni, si è fatta strada una tendenza, ed è quella del Ministro del tesoro: di rendere sempre più vincolate, direi quasi succubi, le società minori delle società maggiori. Anche qui una risposta dell'onorevole Ministro ci sarebbe particolarmente gradita.

A nostro avviso, l'azione della F.I.N.M.A.-R.E. è stata troppo lenta: essa non ha saputo approfittare del periodo in cui i noli si trovavano al massimo, per trarne tutti gli utili possibili; ma la ragione di questo, onorevole Ministro, e coloro che si interessano un po' di questi problemi lo notano, deriva dal fatto che in sostanza la F.I.N.M.A.R.E. è amministrata sempre dai vecchi amministratori dell'epoca fascista, e pare vi sia qualche caso in cui qualche persona rivesta più di una carica, che non sappiamo se è compatibile o se non può, invece, presentare il fianco a collusioni, che non vi saranno, ma che potrebbero esserci.

Quindi, sarebbe bene che veramente questo forte istituto fosse dato in mano ad uomini nuovi, a gente che non ha avuto compromissioni col vecchio regime.

E veniamo al capitolo 44, nel quale si trovano stanziati nientemeno che 3 milioni per la vigilanza sulla pesca. Anche qui, chi mi ha preceduto è stato molto esatto. Ma, onorevole

Ministro, noi abbiamo una pesca interna, o valliva, di circa 2 milioni di metri quadrati oltre quella marina. Con questa cifra che cosa vogliamo proteggere? Come possiamo proteggere il nostro patrimonio ittico sia marino che vallivo? È materialmente impossibile. Se ci si vuol decidere, finalmente, se non a risolvere il problema della pesca in maniera completa — poiché anch'io comprendo che attualmente possano mancare i fondi — ma almeno ad impostarlo, a metterlo sopra un piano che possa promettere una sistemazione futura, non sono questi gli stanziamenti da fare. Noi siamo, nei riguardi della pesca, con quasi 300 mila famiglie che della pesca vivono e che si trovano in condizioni miserrime, e con tutto ciò noi abbiamo importato l'anno scorso per 2 miliardi e 900 milioni di pesce dalla Danimarca; 1 miliardo e 300 milioni dalla Norvegia; 1 miliardo dall'Islanda; 1 miliardo e 395 milioni dalla Spagna; mezzo miliardo dall'Inghilterra; mezzo miliardo dal Portogallo; siamo arrivati ad importare mezzo miliardo di pesce perfino dal Belgio-Lussemburgo!

L'anno scorso abbiamo importato per 12 miliardi e mezzo di pesce: se si vuole essere esatti, per 12 miliardi e 320 milioni. Tutto ciò in una Nazione che ha 14 delle 18 regioni bagnate dal mare, una Nazione che ha dei pescatori di costa, di altura, oceanici che sono validissimi e che vivono nell'inerzia e nell'inedia solamente perché non viene dato loro il mezzo per sviluppare la propria attività.

Fortunatamente il mare dà il pesce, e il pesce non si può mettere in una *piper line* come il petrolio: è un frutto che il mare offre a tutti, non vi è che da prenderlo. E noi dobbiamo essere presenti non solo per la piccola pesca — che è insufficiente ed inefficiente per tutto l'insieme di ciò che può dare — ma, poiché il problema dell'alimentazione nazionale non si può risolvere solo con la piccola pesca; bisogna risolversi ad andare a pescare nelle acque fredde, come fanno gli altri popoli, con delle navi alturiere.

Ho visto che vi è un progetto di legge che riguarda questo ramo, speriamo venga presentato presto: perché bisogna andare anche noi a pescare il baccalà e non importarlo per miliardi dalla Norvegia e dalla Danimarca.

Ecco perché il problema della pesca, che è un problema essenziale e nazionale, dovrebbe avere in questo bilancio altro sviluppo; che purtroppo disgraziatamente esso non ha.

Lo stato di previsione del Ministero della marina mercantile si può dire che sia esau-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

rito: altro infatti non c'è. Incomincerebbe però adesso il vero bilancio della marina mercantile, e questo vero bilancio — io non voglio rompere la tradizione — io lo attendo da lei, onorevole Ministro: esso è compreso, molto più che non sia nell'attuale stato di previsione, in quella legge che deve essere presentata.

Io non so se il ritardo di questa legge sia veramente dovuto al fatto che il Ministro delle finanze non vuole concedere ancora quelle esenzioni che deve dare; io non voglio crederlo. Ma, vede, questo ritardo costituisce un grave danno, che permette anche all'estero di trarre delle illazioni che non sono sempre a nostro vantaggio. Le segnalo, a questo riguardo, un articolo del *Lloyd List*, il quale riporta dei dati sulla nostra mano d'opera dei cantieri in parte giusti, ma in parte ingiusti e calunniosi.

Ora, non si deve permettere che all'estero sia possibile fare delle dichiarazioni che non suonino per noi favorevoli. Io, onorevole Ministro, penso questo: se noi abbiamo la ferma decisione di non prendere alcuna parte ad alcun conflitto, diamo al mare uomini e capitali ed esso ci renderà centuplicate energie e ricchezze; se noi abbiamo invece, palese od occulta, la volontà o la necessità di prendere parte a quello che può essere un futuro cozzo, non diamo al mare né uomini né denaro: esso non ci renderebbe che relitti e cadaveri e di questo avrebbe colpa, o prima o dopo, giustamente, l'attuale Governo. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARTINO

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Giulietti. Ne ha facoltà.

GIULIETTI. Onorevole Presidente, prima d'incominciare, vorrei chiederle una cosa sotto forma — come potrei dire? — di mozione d'ordine, perché è quasi la mezza. Ho da dire poco. Gli oratori che mi hanno preceduto, hanno dette cose del più grande interesse, ma io avrei un repertorio, se così posso chiamarlo, alquanto diverso e che può interessare tutta la Nazione.

Mi è assolutamente impossibile, nonostante la buona volontà, di sintetizzare; ne avrei pertanto fin oltre le quindici.

Costretto quasi sempre a parlare in ore « cruciali », mi trovo in una specie di conflitto fra due deità pagane: Cronos e Nettuno; quello rappresenta il tempo e questi il mare,

che desidera che io possa esprimere le mie idee senza l'assillo dell'ora.

Vuole dunque, onorevole Presidente, esaudire la preghiera di farmi parlare nel pomeriggio, interrogando la Camera?

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, noi ci attendiamo appunto di udire da lei cose nuove, finora non dette in quest'Aula, e credo quindi che tutti saremo molto lieti di ascoltarla.

Le faccio notare che sono le 12,15, che vi sono ancora dopo di lei due altri oratori che devono parlare e che non è nella mia possibilità di accedere al suo desiderio, e interrompere la seduta. Prego pertanto lei, che ha tanta abilità oratoria, di voler condensare quello che si propone di dire in un tempo tale che consenta alla Camera di ascoltarla con quell'interesse e con quella particolare benevolenza che le ha dimostrato in precedenti occasioni.

GIULIETTI. Va bene; devo fare di necessità virtù. Ringrazio e incomincio.

Mi incombe il gradito dovere — cortesia per cortesia — di rivolgere un ringraziamento all'onorevole Orlando *junior* per le cortesi espressioni che ha voluto rivolgermi e con le quali in determinati punti del suo magnifico discorso ha sottolineate le condizioni della gente di mare.

Per associazione di idee e per debito spontaneo di cortesia, mi viene in mente l'Istituto della « Garibaldi » marinara, della quale parlerò diffusamente in altro mio intervento. Ma debbo ricordare che durante la prima guerra, e subito dopo la fine di essa, Presidente del Consiglio era l'onorevole Orlando *senior*. La comprensione di Vittorio Emanuele Orlando per la gente di mare è stata semplicemente magnifica. Tenendo presenti il sacrificio e l'intervento degli equipaggi della Marina mercantile, che parteciparono a quella guerra con spirito volontaristico, senza la spinta di nessuna forza di oltre confine, egli ha accettato che nei contratti di arruolamento fosse inclusa una clausola, dal punto di vista sindacale, onorevoli colleghi, molto, ma molto interessante. Clausola che rispondeva pienamente alla volontà dei marittimi e che ha avuto una grande influenza; clausola riferentesi ai contributi sindacali e alle quote inerenti alla Garibaldi, cioè al finanziamento della cooperativa dei marittimi con una parte dei loro salari. Il marittimo va in giro per il mondo e sovente sta fuori cinque o sei mesi: l'esattore o l'incaricato del sindacato per la riscossione dei contributi sindacali non può quindi essere

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

sempre a bordo. L'aver inserito quella clausola nei contratti, superando le difficoltà della legge, ha permesso alla « Garibaldi » marinara di spiccare il volo e, se non ci fossero stati il fascismo e la seconda guerra mondiale, la cooperativa di tutta la gente di mare oggi avrebbe centinaia di navi, risolvendo, così, nel vasto campo del mare la questione sociale.

Perciò al saluto e al ringraziamento che ho rivolti al figlio associato con gratitudine imperitura il padre.

L'onorevole Mazza ha parlato dei turni particolari. Cosa sono questi turni particolari? Occorre chiarire, dal momento che se ne è parlato.

La gente del mare, onorevoli colleghi, onorevole Presidente, onorevole Ministro ... che non c'è.

SALERNO. *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* È momentaneamente assente.

GIULIETTI. È vacante il seggio, ma non lo « scanno ». Bisogna stare attenti perché « scanno » in gergo marinara significa « basso fondo ».

La gente del mare ha una caratteristica assai diversa da quella degli altri lavoratori agli effetti del domicilio.

Gli altri lavoratori sono quasi sempre nello stesso posto: i lavoratori del mare non hanno stabile dimora e, purtroppo, sono quasi sempre lontani dal paese dove sono nati, o dove hanno la famiglia. L'equipaggio di una nave di un certo tonnellaggio è generalmente costituito da elementi di tutte le regioni marittime.

Come si può disciplinare l'imbarco di questo personale a causa della enorme disoccupazione e delle poche navi disponibili?

La famiglia marinara conta molti elementi del meridione d'Italia.

I porti del meridionale erano affollatissimi di navi prima che Genova fosse liberata. Avvenuta la liberazione del nord d'Italia, il traffico marittimo è salito pure a Nord e i porti del meridionale sono ora squallidi. Come regolare l'imbarco dei marittimi di queste regioni? Quando la Federazione marinara ha potuto riprendere la sua attività — perché anch'essa ha attraversati i suoi cicloni — ha constatato che i rappresentanti di una precedente federazione, d'accordo con determinati funzionari del Ministero della marina mercantile, avevano stabilito una specie di paratie stagne fra regione e regione, proibendo al marinaio meridionale di recarsi a Genova per farsi iscrivere nel turno d'imbarco. Sic-

ché questi poveri marinai meridionali, oltre il danno della disoccupazione e dei loro porti deserti, avevano l'interdizione di recarsi al Nord per tentare di andare a bordo di una nave della marina mercantile; nave che non appartiene a questa o a quella regione, ma a tutta l'Italia.

Anche per questo i marittimi non hanno e non possono avere la caratteristica del lavoratore localizzato. Ma qualcuno gliela vuole attribuire per forza questa caratteristica e ha ottenuto e fatto applicare il sistema delle paratie regionali. Contro questo stolto sistema, la Federazione marinara liberata è insorta dicendo ai responsabili: « Togliete quelle paratie, altrimenti spingerete il Sud contro il Nord, una regione contro l'altra. Siamo forse al tempo del Petrarca, in cui una fossa e un muro dividevano gl'italiani? ».

Quelle paratie sono state eliminate. Allora sono sorti i prefetti delle città marittime del Nord preoccupati dei troppi marinai disoccupati nelle loro zone, e quindi dell'ordine pubblico. Preoccupazioni esagerate!

La Federazione marinara indicò come regolare l'afflusso, per esempio a Genova, dei marittimi in attesa d'imbarco: un po' per volta e in prossimità dell'imbarco. Molte difficoltà erano prospettate con artificio perché non esistevano, o facilmente eliminabili. La Federazione marinara ha svolto e svolge opera equilibratrice e di comprensione; ma c'è chi insinua che essa non è mai contenta e che ottenuta una cosa ne avanza subito un'altra. La verità è che i marittimi sono in condizioni pietose. Eliminate le odiose stupide paratie che impediscono al marittimo di una regione d'iscriversi nei turni d'imbarco nei porti con movimento di navi, i marittimi in attesa d'imbarco sono stati iscritti in un turno generale, secondo il grado e la categoria. E così si andò avanti per un certo tempo.

A questo punto bisogna che vi dica che prima del fascismo, prima della guerra, quando la Marina era in condizioni normali e non vi era quindi l'eccesso di disoccupazione (prego l'onorevole Mazza di seguirmi)...

MAZZA. Attentamente lo sto facendo!

GIULIETTI. ...si riconobbe da entrambi le parti (armatori e marinai) la necessità per compagnie di navigazione di una certa potenza, di disporre — nei limiti dell'equo — di un personale (se non completamente specializzato, almeno di una certa fiducia) cui affidare la nave; la quale, onorevoli colleghi, non è cosa semplice!

Tenete anche presente che qualunque cittadino italiano può iscriversi nelle matricole

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

della gente del mare. Adesso questo non è possibile, per ragioni eccezionali.

Il mondo tecnico è composto di elementi capaci, poco capaci e non capaci. Il mestiere, anzi l'arte (non si dice mestiere, si dice arte, come si è detto in tutti i tempi, *ars navigandi*), l'arte del navigare si acquista unicamente con la pratica.

DOMINEDO'. Come il nuoto.

GIULIETTI. Il nuoto lo impari in pochi giorni, mentre il navigare sul *gurgite vasto* richiede esperienza. Interrogate i comandanti e i direttori di macchina delle navi.

Quante digressioni! Ma l'argomento richiede chiarimenti.

PRESIDENTE. Però non si distraiga, onorevole Giulietti. Resti nell'argomento.

GIULIETTI. Ho navigato parecchi anni a vela; anzi, tutta la mia prima navigazione è stata a vela...

MAZZA. E ha imparato a bordeggiare.

GIULIETTI. Rendo così meno noioso il discorso.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ha il parlare didascalico!

GIULIETTI. Non avete bisogno d'essere ammaestrati. Essendo voi dei giudici intelligenti, faccio del mio meglio per farmi comprendere. Considerandomi in famiglia per l'età che ho, parlo a voi come se fossi a bordo di una nave. Avete già capito che a bordo occorre gente capace. Una nave di una certa importanza oggi costa miliardi e miliardi.

Può un armatore affidare la nave a comandante che non conosce? Sapete che rappresento la gente del mare, ed ho il compito di difenderla. Ma bisogna essere giusti, bisogna essere comprensivi. Fin da quei tempi, fra gli armatori e la Federazione marinara si convenne di stabilire determinati turni particolari, oltre il turno generale, funzionanti però in maniera da evitare il sensalaggio. In epoca anteriore ai sindacati marittimi, quando una nave arrivava in Italia nel porto capolinea — una nave, per esempio, da passeggeri — sbarcava in media un terzo dell'equipaggio. In quei tempi, fra stato maggiore e bassa forza vi era un abisso a bordo di ogni nave. Tutti erano oppressi dal timore di essere sbarcati. L'urto fra il « bassaprua » e la « saletta ufficiali » era cronico. Arrivati in porto, gli sbarchi di personale erano generalmente assai numerosi e incrementavano l'opera o l'intervento dei sensali sulle diverse piazze marittime, ove la gente di mare sostava come schiavi in attesa d'imbarco. Il marinaio, per andare a bordo, pagava per senseria somme straordinarie: mesate intere di salario. La

svalutazione della lira, rispetto a quell'epoca, è di uno a trecento e forse più. Moltiplicate per trecento le non poche lire, che allora pagavano i marinai per andare a bordo, e avrete un'idea della taglia cui dovevano sottostare.

Attraverso questi sbarchi dannosi gli equipaggi venivano completati con misure estremamente ingiuste. Come ha dovuto comportarsi la Federazione del mare per eliminare gli ostacoli di ordine tecnico affacciati dagli armatori, i quali sostengono molto bene le loro tesi? Tante volte sbagliano, come sbagliamo tutti; ma se « *errare humanum est* », il perseverare non è ammissibile. Per evitare gli sbarchi e i sensali, la Federazione marinara ha armonicamente inserito nei suoi quadri tutto il personale di bordo dal comandante al mozzo e nello stesso tempo ha chiesto agli armatori la istituzione dei turni d'imbarco. Gli armatori hanno accettato a condizione di potere disporre di una percentuale di personale di fiducia. La Federazione marinara ha accettato, ma alla condizione che questo personale fosse iscritto per tempo in appositi turni particolari per impedire l'intervento dei sensali. È stato un grande risultato per la Federazione. Così sono sorti questi turni particolari. In quel tempo le navi erano sufficienti per la popolazione marinara e nessuno ha avvertito il disagio di questo ordinamento.

Qual'era dopo la seconda guerra mondiale e qual'è la situazione del naviglio? L'ha detto il collega che ha parlato poc'anzi: 3 milioni abbondanti di tonnellate prima della guerra; 300 mila tonnellate alla fine della guerra. Molti marinai sprofondati con le loro navi negli abissi. Però, grazie a Dio, molti si sono salvati. Malgrado le perdite, il numero dei disoccupati è stragrande rispetto alla disponibilità del naviglio. Si è pensato di fare un turno generale unico in tutta Italia: non ci siamo riusciti. Con gli armatori abbiamo discusso lungamente. Risultato: una parte del personale è iscritto nel turno « particolare » ed una parte nel « generale ».

MAZZA. L'ho chiesto anch'io, siamo d'accordo!

GIULIETTI. Credete che il personale, di ciò, sia tutto contento? Non lo è, e non lo può essere.

MAZZA. Perfettamente d'accordo.

GIULIETTI. La misura ideale è rappresentata da naviglio tanto abbondante da poter imbarcare tutti. Quindi ci troviamo di fronte ad una specie di quadratura del circolo. Vi pare che la Federazione marinara

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

non studi col palpito nel cuore, dalla mattina alla sera, questo problema? Vi pare che la Federazione non accompagni coi propri voti, desideri e sospiri la gente del mare in bisogno? Non avete udito dalla mia voce che parlo qui col tormento nell'animo? Ciò avviene perché, mentre parlo, vedo tutta la gente di mare disoccupata, che ha fame, che soffre, e che ha diritto a dei provvedimenti di ordine generale.

Le vie sono due: o si dà il posto a tutti (parlo naturalmente in senso relativo), o bisogna provvedere per quelli che non possono lavorare, pur volendo lavorare. Non è ammissibile che il diritto alla vita sia ferito a danno delle moltitudini marinare! Questa è la soluzione. Non bisogna puntare sui turni particolari, ché sono una necessità della navigazione, se contenuti in certi limiti; bisogna puntare sul dovere che abbiamo tutti di attuare efficaci provvidenze per tutti i marittimi, perché, contro il proprio ardente desiderio, non trovano lavoro.

MAZZA. Siamo d'accordo: abbiamo detto la stessa cosa.

GIULIETTI. Ho creduto opportuno chiarirla; non ho voluto dire cosa contraria.

MAZZA. Debbo dirle che mi sono astenuto dall'approfondire la situazione perché ella meglio di me avrebbe potuto definirla. L'ho chiamata: il cantore delle nostre genti marinare.

GIULIETTI. Lei ha parlato sempre a fin di bene. Dio mi liberi dal pensare che lei abbia parlato per dire cosa disarmonica. Appartiene ad una città che si chiama Torre del Greco, dove ella ha occasione di vedere ogni giorno, ogni minuto, questa situazione. Quindi lei è certamente compreso della necessità di venire in aiuto a queste moltitudini disperate ed ha fatto quindi bene a ricordare il premio di avvicendamento. Credo che la vertenza relativa stia per fare un passo, e ne avrei parlato più avanti forse in altro modo.

MAZZA. Ho fatto un guaio!...

GIULIETTI. Onorevole Ministro, ella sa che non le ho dato mai tregua per questo premio di avvicendamento e che le trattative continuano; però, come ha detto bene l'onorevole Mazza, urge una risposta chiara, affinché la gente si possa orientare; una risposta equa, positiva. I marittimi la attendono da mesi. Hanno diritto a questo premio. Non si può, né si deve dire che non esiste più. È difficile aggiornare i marittimi sull'opera quotidiana della loro Federazione, perché sono disseminati pel mondo. Avremmo bisogno di una potente stazione radio per comunicare coi nostri compagni sulle navi. Ciò potrebbe

essere fatto col consenso del Ministero della marina mercantile.

Comunque, sta il fatto che la Federazione marinara si interessa continuamente del premio di avvicendamento. Questo premio di avvicendamento, è forse contemplato in qualche disposizione di legge, o in qualche Codice? Non lo è!

Questo premio è derivato da una insistente richiesta della Federazione dei lavoratori del mare, avanzata fin dal tempo in cui l'onorevole Aldisio era Ministro della marina mercantile. Osservammo allora a quel Ministro: « Il Governo ha presi provvedimenti favorevoli per gli armatori e sta per prenderne per i costruttori di navi. La marina mercantile ha bisogno di essere aiutata in tutti i suoi fattori. Occorrono quindi eque misure anche a favore dei marittimi ». Così abbiamo detto al Ministro...

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, non si interrompa. Vorrei dire a lei e ai colleghi degli altri settori, questo: che il Ministro non è una specie di bersaglio da giostra del Saracino, che debba stare sempre fermo per ricevere i colpi che gli sono inferti dalla Camera. Ha anche il diritto di distrarsi qualche secondo. Evidentemente, egli segue, sia pure qualche volta frammentariamente, il suo discorso.

Continui, la prego, e non si interrompa. Lei ha già promesso di continuare fino alle tre; non vorrà continuare il suo discorso fino alle quattro!

GIULIETTI. Onorevole Presidente, desidero far presto; e non considero il Ministro un bersaglio. Considero interessante la sua attenzione, perché i provvedimenti opportuni saranno presi da lui. Del resto, al banco del Governo vi è anche il Sottosegretario, che ha pure le sue particolari doti. Attendevo che il Ministro potesse ascoltarmi per usargli riguardo. Se lei crede che non debba usarglielo...

PRESIDENTE. Io ho notato che l'onorevole Saragat sta bevendo letteralmente le sue parole. Può essere sicuro che il Ministro l'ascolta.

GIULIETTI. Ritorniamo al discorso!

Sapete perché questo premio di avvicendamento è venuto fuori? Credete che sia stato un parto facile? Tutt'altro! La Federazione dei lavoratori del mare ha ripetutamente dichiarato ai competenti Ministeri e Ministri che armatori e costruttori o cantieristi privati, finché non saremo in pieno socialismo, hanno la loro ragione di esistere e funzionare e che perciò provvedimenti per fare costruire

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

navi e farle navigare erano e sono necessari; ma ha ripetutamente soggiunto che bisogna prendere provvedimenti anche per quell'altro fattore, il terzo, che completa la trinità marinara (non per niente Nettuno ha il tridente), cioè per la gente del mare. All'onorevole Aldisio ho ripetutamente detto e scritto: Volete o non volete prendere provvedimenti per i marittimi così duramente provati dalla guerra? Volete o non volete tirare fuori il necessario affinché queste masse marinare, in attesa di imbarco, abbiano il pane per le proprie famiglie? Molti stabilimenti, cantieri, ecc., non possono dare lavoro a tutte le loro maestranze. Quelle che non lavorano sono ugualmente pagate. Ed è giusto che sia così. Perché lasciate la gente di mare senza pane? Scoppia la caldaia! Come avete provveduto per i settori che ho menzionati, provvedete anche per i marittimi. Non appartengono ad una razza inferiore! Anche essi fanno parte della *mater gentium*.

L'onorevole Aldisio mi ha chiesto se potevo suggerire provvedimenti che, senza disturbare il Tesoro, risolvessero il problema. Alla mia risposta affermativa ha ordinato che uno dei più intelligenti funzionari del suo Ministero collaborasse con me per la formulazione del relativo progetto. In breve è stato fatto.

Occorrevano parecchi miliardi all'anno. I noli erano altissimi. Con una percentuale su questi noli, con un lieve aumento dei prezzi dei biglietti dei passeggeri e con qualche altra misura, risultarono fondi sufficienti per assicurare a tutti i marittimi in attesa d'imbarco cinquecento lire al giorno. Per non cadere in difetto, l'ufficio ministeriale volle tenere conto di una massa di disoccupati forse superiore alla reale, dicendo che è *melius abundare quam deficere*.

Questo schema di progetto esiste, onorevole Ministro, proprio nel suo dicastero (Palazzo della Minerva, terzo o quarto piano). Naturalmente gli armatori ne sono venuti subito a conoscenza. Così penso. Una volta c'era Argo coi suoi cento occhi, che si avvicendavano (cinquanta si chiudevano, quando gli altri cinquanta vegliavano); poi c'è stato quel tale che udiva a distanza. Credo che gli armatori, per la loro straordinaria e abile organizzazione, siano sempre al corrente di quanto avviene nei loro riguardi, specialmente nei Ministeri.

Dopo questo progetto gli armatori, che avevano sempre resistito alla nostra richiesta di un *quid* per i marittimi in attesa di imbarco, la presero in considerazione ed acce-

tarono di discuterla. Ci accordammo su novemila al mese per ogni marittimo avente determinati requisiti per evitare che il beneficio andasse a elementi non ancora veri marinai. Questo beneficio prese il nome di premio di avvicendamento, e doveva essere completato con le seimila del sussidio per disoccupazione per formare le quindicimila richieste. In attesa del risultato del primo periodo di applicazione di questo premio, gli armatori si impegnarono fino a una certa somma. Constatata l'insufficienza, fecero ulteriori versamenti. Fin'ora le novemila sono state corrisposte soltanto per cinque mesi. Siamo in arretrato di dieci mesi. Gli armatori tirano a sospendere, a troncare questo premio. La Federazione marinara continua ad affermare che deve durare finché la disoccupazione è grave.

I nostri rapporti con gli armatori a causa di questo premio sono tesi. Siamo in lotta. Nel 1913 a Venezia per una di queste lotte ben quaranta navi non hanno potuto partire; navi sovvenzionate: non era sciopero...

MAZZA. Era non collaborazione.

GIULIETTI. Sarà quel che volete: la legge era rispettata. Alla partenza della nave l'equipaggio non era completo, non era secondo le prescrizioni della tabella di armamento. Qualcuno si era regolarmente sbarcato. Nessuno lo sostituiva. La nave trovavasi bloccata per legge. Allora non esisteva per i marinai il diritto di sciopero. Hanno dovuto ricorrere ad accorgimenti per migliorare le loro condizioni schiaviste. Oggi, grazie alla legge fondamentale della Repubblica, il diritto di sciopero esiste anche per la gente di mare. Però, quando la Federazione marinara è costretta all'azione diretta per l'ostinata intransigenza di controparte, e le navi ritardano la partenza di due ore, o di due giorni, o di una settimana, ricorre ancora a sistemi completamente marinari. Mi diceva l'onorevole Cappa, predecessore dell'attuale Ministro: « Si può sapere cos'è questa vostra agitazione? È o non è sciopero? ». Ho sempre risposto che si tratta di un doloroso, ma indispensabile movimento di legittima difesa e che in caso di sbarco gli equipaggi, partecipanti al movimento, hanno diritto all'indennità per la rottura del patto di lavoro da parte dell'armatore.

L'onorevole Saragat, appena chiamato alla direzione del Dicastero della marina mercantile, è stato disturbato da questi movimenti marinari a causa di lunghe vertenze, provocatrici di precedenti movimenti scoppiati durante il Ministero Cappa.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

L'onorevole Saragat, non so da chi e come influenzato, ha avuta l'impressione che io sia ricorso con artificio a tali movimenti per dargli fastidio. Onorevole Saragat, non abbiamo queste debolezze! Se le avessimo, non saremmo degni di guidare la Federazione del mare! Ben altre sono le ragioni! Profonde ragioni umane, che hanno le radici in elementari, legittimi bisogni dei marittimi. Abbiamo il dovere di rispettare le autorità e particolarmente il Ministro, ma abbiamo anche il dovere di fare del nostro meglio per difendere i sacri diritti dei nostri compagni.

In quelle trattative circa il premio di avvicendamento ci sono stati momenti preannunziatori di burrasche, penombre movimentate: vogliate comprendermi senza che mi spieghi tanto, perché fermare le navi è cosa assai grave. Ma di fronte al fatto che da un lato s'imbarcano miliardi col concorso dello Stato e da un altro lato si continua a restare nella disperazione, la Federazione marinara ha il dovere di agire, specialmente per il cosiddetto premio di avvicendamento. Le limitazioni imposteci dagli armatori (nove mesi di durata e versamento di quattromila lire al mese per ogni marittimo imbarcato) non infirmano il principio morale, che, finché dura la disoccupazione marinara, vive l'impegno di andare in aiuto alla gente disoccupata.

Se viene una crisi della navigazione, se i noli precipitano, se il naviglio non può più solcare i mari per carenza di merci, è inutile chiedere agli armatori quello che non possono dare. Ma, finché ci saranno settori, onorevole Ministro, dell'armamento in cui si guadagna a piene mani, regola o non regola, esiste il dovere di provvedere, di concorrere per dar pane al personale marittimo in attesa di imbarco! Molte piccole navi sono ferme, non per colpa della Federazione marinara, ma per mancanza di merci. Altre navi vanno per la tangente coi profitti, perché i noli da 16 dollari sono discesi ad un livello abbastanza sintomatico. Ma esiste un settore della marina in cui i guadagni sono altissimi e lo saranno ancora per moltissimo tempo: è il settore del trasporto dei passeggeri. Abbiamo indicato come trovare i mezzi in questo settore (senza disturbare il Tesoro) per la immediata corresponsione dei mesi arretrati del premio di avvicendamento e continuarla, caro onorevole Mazza.

MAZZA. Mi sembra di essere un imputato. GIULIETTI. Ma che imputato!

Il Ministro, messo al corrente di ciò, ha risposto — se non sono esatto lo prego di correggermi —: « Hanno ragione i marinai, ma

hanno ragione anche gli armatori ». Bisogna essere equi e comprendere anche la delicata posizione in cui si trova il Ministro; ma il Ministro ci usi la cortesia di comprendere anche la posizione della Federazione che deve compiere il proprio dovere e soprattutto quella dei marittimi.

La Federazione ha avvertito ripetutamente: « Badate che ci costringete a fermare navi che non sono semplici navi da carico, ma navi che hanno a bordo migliaia di poveri italiani, costretti ad andare all'estero: non facciamo ritardare la partenza di questi treni navali, non disturbiamo questa gente che dà un addio alla Patria, gente in tormento. Vogliate comprenderci! ».

Risposta: « Non abbiamo mezzi, siamo in crisi ».

La Federazione marinara, onorevole Mazza, sempre infervorata dell'ardore di trovare equi sistemi, ha suggerito nuova via di uscita. Ha detto: « Certo, i noli per molte navi sono bassi e il Tesoro dello Stato non può essere disturbato. Attraversano però l'Oceano, andata e ritorno, *grosso modo*, un milione di persone all'anno su navi italiane o amministrate da italiani. Questi passeggeri, per andare a bordo, sottostanno a turni o code chilometriche; e, per saltare un segmento della coda, pagano centinaia di migliaia di lire.

La gente se ne va perché naturalmente ha predisposto il suo piano; se aumentate di dieci mila lire — che in questo caso sono una inestesia — se aumentate di diecimila lire i biglietti e accantonate il relativo ammontare, avrete il denaro per continuare a dare il premio di avvicendamento ai marittimi in attesa d'imbarco e finché dura la disoccupazione.

Risposta: « No, non è possibile andare contro questa povera gente, che va all'estero! ». E molte altre serenate sentimentali hanno fatto seguito per dimostrare che ciò non doveva essere fatto.

Un giorno mi trovavo in un ufficio del Ministero della marina mercantile davanti ad uno dei più intelligenti collaboratori del Ministro, un funzionario di coscienza, degno compagno di lavoro dell'onorevole Saragat. Per combinazione ci si trovava pure un armatore. È mai possibile che si debbano considerare gli armatori soltanto da un punto di vista negativo? Anche tra gli armatori ci sono i buoni e i cattivi. Ai tempi di Garibaldi ci sono stati armatori che hanno dato navi all'impresa dei Mille. I Mille erano costituiti da poeti dell'ideale, da uomini di fede; ce ne sono da tutte le parti. Questo armatore, circa i biglietti, ha detto: « La Federazione ha ra-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

gione; e affermo ciò, benché la cosa mi riguardi direttamente, perché fra poco avrò anch'io una nave adibita al trasporto passeggeri ». Ed ha soggiunto: « Il prezzo dei biglietti è così alto che permette la cresta suggerita da Giulietti per gli equipaggi della marina mercantile ». Il funzionario ha risposto: « Fa piacere poter assistere a colloqui di questo genere, dove il senso dell'equità, prevalendo sull'egoismo, dà l'impressione che gli uomini non siano tutti cattivi. Lo Spirito si consola. Credo che risolveremo bene questa vertenza ».

Ciò nonostante, il Ministro deve avere trovato difficoltà insormontabili, sbarramenti enormi, perché la vertenza è tuttora aperta. Ma, ascoltate il resto!

Quante cose mi fa dire, onorevole Mazza!?

MAZZA. Dovrebbe essermi grato!

GIULIETTI. Certo! Il Ministro continuò a farmi comprendere che non si poteva toccare il prezzo dei biglietti, perché gli interessati avrebbero protestato, la stampa reagito, ecc. Insomma, un'infinità di ragioni e di argomenti contro l'applicazione di questa maggiorazione di prezzo a favore dei marittimi.

Dopo un po' di tempo è comparsa sui giornali la notizia che i biglietti erano stati aumentati di diecimila lire. Notizia alla chetichella, data in punta di piedi, alla maniera di uno che voglia entrare quasi di nascosto o inosservato in una camera, o in un ufficio. L'importo di questo aumento dove va? Nelle tasche di quegli armatori che già usufruivano di un prezzo altissimo dei biglietti, secondo quello che uno dei loro stessi colleghi ha detto! Nessuno ha protestato per quest'aumento, all'infuori della Federazione marinara, che lo reclama per i marittimi.

Una voce a sinistra. È grave!

GIULIETTI. Malgrado il varo e l'imbarco silenziosi di questa maggiorazione di prezzo dei biglietti dei passeggeri, gli armatori tirarono il colpo di liberarsi anche dell'avvicendamento e del relativo gravame.

Infatti osarono fare questo tentativo davanti al Consiglio superiore. Con ciò non intendo dir male degli armatori, tanto più che alla Camera non vi è alcun loro diretto rappresentante. (*Commenti a sinistra*).

Il Ministro è al disopra della mischia. Lasciatemi navigare!

Per abolire l'avvicendamento bisogna abolire la disoccupazione. Poiché la disoccupazione è ancora acuta, l'avvicendamento, pur essendo misura dolorosa, non può essere abo-

lito. Alla seduta del Consiglio superiore della marina mercantile ho messo le cose a posto. Ho chiesto agli armatori: « È vero o non è vero che avete avuto un miglioramento del prezzo dei biglietti di 10 mila lire? ». Ecco la risposta sulla quale richiamo l'attenzione del Ministro: « Sì, è vero: ma, capirà, i passeggeri a bordo di navi estere pagavano per gli stessi viaggi diecimila lire di più di quello che pagavano i passeggeri su navi italiane. Si è fatta la perequazione.

« Risposta: « Sta bene; ma per le ragioni che conoscete questo aumento perequativo va messo a disposizione dei marittimi che si avvicendano ».

Risultato: zero. Non ci si vuol dar nulla. Passano i mesi. Ci troviamo come di fronte a un muro. Non ci resta che l'azione diretta, il fermo di navi come il *Vulcania*, il *Saturnia* ed altre del genere. Qualche azione a carattere dimostrativo è stata già compiuta. Un po' di emozione è stata sollevata. La vertenza è in fase acuta.

Ministro e funzionari sono intervenuti. Le trattative con la Confederazione degli armatori continuano; ma finora non si è concluso nulla. La Federazione marinara ha dimostrata molta buona volontà ed è andata incontro a tutte le esigenze tecniche veramente serie. I funzionari del Ministero ne hanno avuta la prova e ne sono — credo — persuasi. Qualche settimana fa si stava per concludere; ma all'ultim'ora i rappresentanti delle Compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale, quelle che più di tutte si appoggiano al Governo, hanno messo sul tavolo nuove ingiustificate richieste tecniche circa il personale di macchina di navi come il *Saturnia* ed il *Vulcania*; navi assai conosciute dal personale, perché esistono da non pochi anni e a bordo delle quali questo personale, iscritto già in turni particolari, è già stato molte volte e per non breve tempo.

Credo che su questo argomento, per concludere, dirà una parola definitiva l'onorevole Ministro, perché, dall'incontro avuto con lui in questi giorni, ho avuta l'impressione che fra poco i marittimi, che ne hanno diritto, riceveranno le somme che attendono circa il premio di avvicendamento.

Ma non si creda di finirla con l'erogazione di due mesi. Il premio di avvicendamento o indennità di sbarco deve essere di carattere continuativo, cioè deve durare finché dura la disoccupazione. Per non aggravare il bilancio dello Stato, il fondo per questo premio può e deve essere costituito con le già indicate diecimila lire di maggiorazione dei prezzi dei

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

biglietti dei passeggeri. Credo che la Camera, Governo e Ministro, riconosceranno la equità umana e la fondatezza di questa richiesta.

PRESIDENTE. Onorevole Giuliotti, quando crede che sia il momento opportuno, la prego di venire all'argomento all'ordine del giorno, cioè allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile. Le dico questo per richiamare la sua attenzione sull'articolo 82 del Regolamento, che non vorrei esser messo in condizioni di dover applicare.

GIULIOTTI. Ella ha ragione; ma sono stato chiamato in causa quasi per fatto personale. Comincio adesso... (*Si ride*).

PRESIDENTE. Comunque, rammenti che l'ho già richiamata all'argomento in discussione, sempre tenendo presente l'articolo 82 del Regolamento.

GIULIOTTI. Onorevole Presidente, se, stando entro la cornice del bilancio, avessi argomenti da svolgere fino a mezzanotte, chi può proibirmi di parlare?

PRESIDENTE. Siamo a sua disposizione.

GIULIOTTI. Mi varrò, dunque, di questa facoltà coll'intenzione che Nettuno prevalga su Cronos. (*Si ride — Commenti*).

E allora cominciamo. Del resto, onorevole Presidente, non posso, né devo mancare di riguardo a lei che è stato sempre gentile e comprensivo. Devo a mia volta compiere il mio dovere senza metter lei in imbarazzo.

PRESIDENTE. È quello che spero che ella farà.

GIULIOTTI. Altri oratori, a proposito del bilancio della marina mercantile, hanno osservato che si tratta d'un bilancio assai ridotto. Infatti si tratta in tutto di un paio di miliardi. Bisogna però vedere se vi sono delle vie di arroccamento, lungo le quali possano essere piazzati molti altri miliardi. Per quanto riguarda l'Amministrazione della marina mercantile, la cifra stanziata in bilancio è veramente assai modesta.

Questo Ministero esiste da poco tempo; avrà molto sviluppo. Si è fatto bene a istituirlo.

Fino a poco tempo fa, la pesca marittima è stata — come amministrazione — ancorata in zone dove si coltiva il riso. Se ne è occupato il Ministero dell'agricoltura e delle foreste. Avete visto mai i pescatori calare le reti fra i boschi? Una parte della pesca è rimasta ancora tra il fogliame degli alberi! Le trote e altri pesci di acqua dolce continuano a essere argomento dell'agricoltura e foreste. Ma la parte principale della pesca, grazie a Dio, è passata al Ministero della ma-

rina mercantile! Finalmente i pescatori hanno il loro vero Ministero.

Passiamo al bilancio: pagina 16, capitolo 52: contributo dello Stato per Cassa previdenza marinara, 60 milioni. Riguarda il trattamento equipaggi, navi catturate o perdute o rifugiate in porti esteri (legge 7 aprile 1941, n. 266). Nessun oratore ha parlato di questa legge. Non faccio quindi una ripetizione, una tautologia, per dirla in greco. Su questa legge, onorevole Ministro, richiamo la sua attenzione.

Il trattamento per gli equipaggi, stabilito da questa legge, è ingiusto. All'epoca della loro cattura il valore della lira era di moltissimo superiore all'attuale, ed inoltre le paghe erano in media di cinquecento lire. Sono poi state migliorate; da cinquecento lire sono state elevate a trentadue mila. Ai marittimi non col grado di ufficiale, reduci dai campi, dove sono stati all'estero internati o confinati, o alle loro famiglie, avete continuato a corrispondere la retribuzione di cinquecento lire. Inoltre, questi marittimi, trovandosi all'estero, hanno speso moneta estera. Non si è voluto tener conto in giusta misura nemmeno del cambio. La legge è difettosa perché contiene il sistema dei due pesi e delle due misure: infatti, per gli ufficiali stabilisce un trattamento assai diverso di quello dei marittimi comuni. Per gli ufficiali si tiene conto degli aggiornamenti o miglioramenti avvenuti (durante la prigionia) nel loro trattamento economico, per i comuni, niente.

Nel bilancio figurano 60 milioni per la Cassa di previdenza marinara, la quale a sua volta li deve adoperare per questi marittimi e per le loro famiglie. Non sono sufficienti! Giustizia vuole che si adotti per gli elementi di bassa forza o comuni la stessa regola applicata per gli ufficiali. Prego il Ministro di voler prendere in considerazione questa richiesta.

Pagina 2, capitolo 25: « Sovvenzione alla Cassa nazionale per la previdenza della gente di mare e sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie attinenti alla marina mercantile. Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie ». Questa è la spiegazione del capitolo 25, circa il quale sono stanziati otto milioni e mezzo di lire soltanto. Dividendo questa somma per trecento (corrispondendo ciò alla svalutazione della lira) non si arriva nemmeno a trentamila lire, che devono servire per tanti bisogni, per tutte le voci dal capitolo indicate. Occorre un maggiore stanziamento e che nella Commissione, che distribuisce aiuti o sussidi ai marittimi,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 26 OTTOBRE 1948

vi sia un rappresentante dell'organizzazione sindacale marinara.

Pagina 14, capitolo 43: sovvenzioni alle società esercenti servizi marittimi. Bilancio 1947-48, stanziati 250 milioni. Li avete portati a 800. I servizi sono quelli che sono, e, per collegare il Continente con le isole, occorrono navi. Non sono contrario all'intervento statale per queste linee, altrimenti le popolazioni delle isole non avrebbero le necessarie comunicazioni. Bisogna però vederci chiaro, far le cose giuste per evitare discredito, e bisogna provvedere non soltanto per la marina sovvenzionata. Nel settore della marina mercantile vi sono altre Istituzioni, che devono essere in certo qual modo aiutate. Esiste la Casa del marinaio in diversi porti; case che il Ministro Tupini ha promesso (e certamente lo farà) di ripristinare. Ma, dopo averle ripristinate, bisogna farle funzionare, come funzionano le linee. Bisogna far funzionare queste *sailor's home*. Come ho detto altre volte, in queste case debbono andare i marinai in attesa dell'imbarco. Altrimenti non hanno alloggio; è giusto che nei principali porti vi sia una casa che li ricoveri. Aiutate pure i servizi marittimi; ma aiutate anche il funzionamento delle Case del marinaio.

A pagina 8, nel capitolo 54, sono stanziati dieci milioni, non soltanto per l'incremento della pesca, ma anche per l'incremento delle industrie accessorie.

Con dieci milioni soltanto non potete incrementare la pesca e l'industria conserviera: aumentate lo stanziamento.

PRESIDENTE. È crudele parlarci di pesce a quest'ora. (*Si ride*).

GIULIETTI. L'ha voluto lei. Se permette, benché il Regolamento lo vieti, potrei riprendere più tardi. Del resto il Ministro della marina mercantile è più giovane di me e quindi più resistente; sono costretto di affrontare gli argomenti adagio adagio per poter resistere.

A pagina 14, al capitolo 44, tre milioni sono stanziati per la vigilanza sulla pesca. L'onorevole Orlando ha rilevato giustamente che tre milioni sono pochi per impedire la pesca con la dinamite. Questa parola richiama alla mente una vivacissima poesia rapisardiana.

Ma qui si tratta di dinamite a scopo di pesca. I danni causati dalla dinamite sono rilevanti, ma assai più gravi sono quelli che derivano dalla pesca troppo vicina alle coste, dove il pesce va a depositare le uova. Non vi meravigliate di questa mia esperienza di carattere marinaro e peschereccio, perché pro-

vengo da moltissime generazioni di pescatori. Se volete evitare che i pescherecci vadano a pescare in zone in cui distruggono le uova, bisogna disporre di parecchi rimorchiatori. Volete prendere nota che vi sono molti rimorchiatori nel nord della Germania, i quali stanno per essere consegnati alla nostra marina militare?

Fatevene dare una quarantina, armateli con marinai ora disoccupati, o con dei pescatori, e potrete far compiere efficace sorveglianza lungo le coste...

Ma nel dire queste cose a voi, faccio forse un po' la figura di San Giovanni quando predicava al deserto.

Una voce al centro. Vi sono dei deputati.

GIULIETTI. Ne verranno degli altri dopo che avranno mangiato. Intanto, vi tengo svegli... se non altro per quell'amore che mi muove... (*Interruzione al centro*).

Del resto io devo parlare con il Ministro e con il Presidente; e non penso di tenervi qui per forza.

Ciò che fin'ora ho detto è un semplice preliminare di quello che ancora devo dire. Ritorno alle due marine: mercantile e militare. L'argomento vi potrà interessare e sollevarvi dalla noia delle cifre.

Una voce al centro. Ma la marina militare riguarda il Ministero della difesa!

GIULIETTI. Quando scoppia una guerra, cosa avviene? Vi sono marinai militari e marinai mercantili, e la fanno insieme: non vi è distinzione sul mare. La guerra è fatta da navi militari e da navi mercantili, in certo qual modo armonicamente collegate per la indispensabile reciproca cooperazione. Generalmente, in tempo di guerra le navi mercantili navigano in convogli presidiati in testa, in coda e ai fianchi da navi militari. Dunque, le due marine — come ho già detto — sono intimamente collegate.

Voi siete giovani, anche il Presidente ed il Sottosegretario sono giovani: (avete quella gioventù che una volta che se ne è ita non ritorna più). Non avete quindi un'idea del tempo in cui le due marine erano rappresentate da un unico dicastero. I tempi sono cambiati e non possono più essere fuse o confuse.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, per la seconda volta, la richiamo, a norma dell'articolo 82 del Regolamento, all'argomento in discussione. L'avverto che se continuerà a dilungarsi in argomenti che non sono quelli in discussione, dovrò toglierle la parola.

GIULIETTI. Spero di evitare tale misura.

Volevo dire, onorevole Presidente, che agli effetti del traffico marittimo...

PRESIDENTE. Già, ma questo non è stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

GIULIETTI. Aspetti, vedrà che ci vengo.

PRESIDENTE. Ci venga subito, altrimenti le tolgo la parola.

GIULIETTI. Gli Istituti nautici funzionano nel campo della marina mercantile, perché le patenti sono rilasciate dal Ministero della marina mercantile. È proibito parlare di questo?

Gli allievi di questi Istituti fanno otto anni di corso, conteggiando i tre della media inferiore. Dico e sottolineo che durante gli ultimi cinque anni questi giovani hanno bisogno di fare esercitazioni pratiche su navi durante le vacanze estive. Per fare queste esercitazioni, per fare questa navigazione non c'entra il Ministero della pubblica istruzione, c'entra quello della marina mercantile. Vi è una istituzione che si chiama « Nazario Sauro », che, per lodevole iniziativa privata degli armatori, imbarca ogni anno un esiguo numero di allievi degli Istituti nautici; ma è insufficiente, perché bisogna provvedere per tutti gli allievi di tutti gli Istituti.

Dico al Ministro Saragat, che come la marina militare ha le navi-scuola che permettono agli allievi dell'Accademia di Livorno, dopo l'anno scolastico, di imbarcarsi e di navigare, così dovrebbero esistere navi-scuola per la marina mercantile. Chi le dovrebbe fornire? Certo, non il Ministero della pubblica istruzione. Le dovrebbe fornire il Ministero della marina mercantile. Non crede il Ministro di prendere in considerazione la cultura nautica, pratica, marinara, di questi giovani?

Non credete voi che il lungo periodo di otto anni di studio, dopo le elementari, non debba essere intramezzato con dei corsi pratici? Non si possono lasciare otto anni gli allievi alle prese con la sola teoria. Bisogna che durante l'estate questi allievi possano fare — ripeto — esercitazioni pratiche.

Al termine degli studi, quando conseguiranno il diploma, disporranno di un certo periodo di navigazione, e gli armatori, mandandoli a bordo, sapranno di disporre di allievi che hanno una certa pratica.

Perciò la Federazione marinara rivolge all'onorevole Ministro la calda preghiera di voler prendere in considerazione la richiesta di far funzionare un sufficiente numero di navi-scuola sotto la direzione ed il controllo del suo Ministero; navi-scuola che permettano a tutti i giovani degli istituti nautici di andare per mare durante le vacanze estive per quelle esercitazioni navali, che sono indispensabili per diventare dei buoni marinai.

Oltre gli istituti nautici vi sono le scuole inferiori marinare, quelle che forniscono nostromi, motoristi, ecc., ed anche queste scuole hanno bisogno di adeguato attrezzamento per esercitazioni navali ed altro.

Prego il Ministro di volersene interessare. Qual'è l'autorità che sorveglia queste scuole? Il suo Ministero! Voglia il Ministro prendere a cuore il funzionamento di queste scuole popolari, particolarmente indicate per la nostra marina. Sappia il Ministro che, malgrado la forte disoccupazione, in certi gradi e in certe categorie vi è una specie di carenza di personale. Lo prego quindi di volersi degnare di dare un'occhiata a queste scuole. So che il Ministro ogni tanto visita le zone periferiche di sua competenza e volentieri prende contatto con la gente del mare. Ciò è encomiabile. Vuole cogliere, per piacere, l'occasione di questi suoi viaggi per visitare queste scuole? Constaterà che necessitano di molti rifornimenti.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, poiché ella continua a parlare di argomenti che non hanno attinenza col bilancio della marina mercantile, le tolgo la parola.

Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana. (*Proteste del deputato Giulietti*).

La seduta termina alle 13,55.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO