

## CDLXXV.

## SEDUTA POMERIDIANA DI VENERDÌ 26 MAGGIO 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **CHIOSTERGI**

INDI

DEL PRESIDENTE **GRONCHI** E DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDICE	PAG.	PAG.
<b>Congedo:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	18726	
<b>Disegno di legge (Trasmissione dal Senato):</b>		
PRESIDENTE . . . . .	18726	
<b>Disegni e proposta di legge (Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa):</b>		
PRESIDENTE . . . . .	18726	
<b>Proposte e disegni di legge (Deferimento a Commissioni in sede legislativa):</b>		
PRESIDENTE . . . . .	18727	
<b>Votazione segreta di disegni e di una proposta di legge:</b>		
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (1062);		18728
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (1065);		18728, 18742, 18747
Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (1066);		18728
Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (1202);		18728, 18742, 18747, 18749, 18758, 18764
		18728
		18728, 18742, 18747
		18728
		18742
		18749
		18758
		18764
<b>Interrogazioni (Annunzio):</b>		
PRESIDENTE . . . . .		18766
<hr/>		
<b>La seduta comincia alle 16.</b>		
SULLO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.		
(È approvato).		

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

**Congedo.**

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Casalnuovo.

(È concesso).

**Trasmissione dal Senato di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza della Camera il seguente disegno di legge:

« Norme in materia di revisione di canoni enfiteutici e di affrancazioni ». (Già approvato dalla Camera dei deputati e modificato dal Senato) (217-B)

° Sarà stampato, distribuito e trasmesso alle Commissioni permanenti che già lo ebbero in esame.

**Approvazione di disegni e di una proposta di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.**

PRESIDENTE. Comunico che nelle riunioni di stamane, in sede legislativa, delle Commissioni permanenti, sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

*dalla V Commissione (Difesa):*

« Norme sull'ammissione all'Accademia militare e varianti al testo unico delle disposizioni sul reclutamento degli ufficiali dell'Esercito » (Modificato dalla IV Commissione permanente del Senato) (1163-B);

« Esenzione dall'obbligo dell'imbarco, agli effetti dell'avanzamento, per i capi di prima, seconda e terza classe della categoria cannonieri, specialisti montatori artificieri » (Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato) (1262);

*dalla VI Commissione (Istruzione):*

« Determinazione della misura dell'indennità di studio spettante ai professori incaricati ed agli assistenti universitari, al personale scientifico degli osservatori, al personale di vigilanza dei convitti annessi agli istituti d'istruzione tecnica, al personale assistente e tecnico degli istituti d'istruzione artistica, agli insegnanti tecnici pratici degli istituti d'istruzione tecnica, nonché della misura del compenso per lavoro straordinario attribuito ad alcune delle predette categorie » (Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato) (1229).

*dalla XI Commissione (Lavoro):*

« Aumento degli assegni familiari per i figli dei lavoratori del commercio e delle professioni e arti e per i figli dei giornalisti professionisti » (1281);

« Disciplina della produzione e vendita degli estratti alimentari e dei prodotti affini » (596) (Con modificazioni);

proposta di legge d'iniziativa dei deputati FERRARESE, GHISLANDI, BOTTONELLI ed altri: « Proroga del termine per il mantenimento in servizio dei prestatori d'opera assunti o riassunti in virtù del decreto legislativo luogotenenziale 14 febbraio 1946, n. 27 » (1217);

*dalla Giunta dei trattati:*

« Abolizione del diritto di licenza sulle merci importate dall'estero ed istituzione di un diritto per i servizi amministrativi » (1283) (Con modificazioni).

La Commissione speciale per la ratifica dei decreti, nella sua riunione di ieri, in sede legislativa, ha approvato, senza modificazioni, i seguenti disegni di legge, già approvati dalla Commissione medesima e modificati dalla Commissione speciale del Senato:

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1172, concernente l'istituzione di ruoli per il personale assistente, tecnico, subalterno, infermiere e portantino, presentemente a carico dei bilanci universitari » (520-3/B);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 27 marzo 1948, n. 267, concernente il riordinamento del ruolo organico del personale dell'Amministrazione centrale della pubblica istruzione » (520-14/B).

Ha inoltre approvato, con modificazioni, i seguenti altri provvedimenti, già approvati anch'essi dalla Commissione medesima e modificati dalla Commissione speciale del Senato:

« Ratifica del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 740, concernente modificazioni ed integrazioni alle disposizioni del decreto legislativo luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 154, e del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 aprile 1947, n. 261, concernente il riassetto delle zone urbane delle città maggiormente danneggiate dagli eventi bellici » (520-27/B);

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 811, concernente variazioni ai ruoli organici del personale dell'Istituto superiore di sanità » (520-30/B).

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

Ha infine approvato, con modificazioni, il disegno di legge:

« Ratifica dei decreti legislativi 18 marzo 1947, n. 402 e 3 aprile 1948, n. 751, e proroga dell'efficacia delle norme transitorie sull'avanzamento degli ufficiali dell'Esercito » (1094).

**Deferimento di proposte e di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della XI Commissione permanente ha chiesto che le seguenti proposte di legge, già deferite alla Commissione in sede referente, le siano assegnate in sede legislativa:

DI VITTORIO e SANTI: « Interpretazione autentica della legge 22 gennaio 1934, n. 401 » (497);

DI VITTORIO e SANTI: « Abolizione del limite di retribuzione per gli impiegati agli effetti delle assicurazioni per l'invalidità e vecchiaia e per la tubercolosi » (498);

PASTORE e MORELLI: « Estensione delle assicurazioni sociali obbligatorie agli impiegati con retribuzione superiore a lire 1500 mensili » (531);

DE' COCCI ed altri: « Riforma del « Fondo per l'indennità agli impiegati » » (568);

Senatori VARRIALE e BENEDETTI LUIGI: « Istituzione negli organici degli ospedali e degli istituti fisioterapici di un posto di massaggiatore, da conferire agli abilitati da scuole autorizzate di massaggio, con preferenza ai ciechi » (Approvata dalla XI Commissione permanente del Senato) (1153).

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(Così rimane stabilito).

A sua volta la V Commissione ha chiesto che l'esame della proposta di legge dei deputati Cuttitta ed altri: « Modifica alla legge 9 maggio 1940, n. 370, riguardante l'avanzamento degli ufficiali dell'Esercito » (218), la quale si trova già in stato di relazione, le sia deferita in sede legislativa.

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sciogliendo la riserva fatta nelle precedenti sedute, ritengo che i seguenti disegni di legge possano essere deferiti all'esame e al-

l'approvazione delle competenti Commissioni permanenti, in sede legislativa:

« Modifiche ai titoli I, II, IV e V della legge sul lotto » (Approvato dal Senato) (1286);

« Raggruppamento di servizi di navigazione lacuale con i servizi automobilistici rivieraschi o affluenti » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1293);

« Destinazione in uso degli Uffici della sede centrale della *Food and Agricultural Organisation* (F.A.O.) del fabbricato A del complesso degli edifici assegnati al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in Roma e autorizzazione della spesa di lire 1.600.000.000 occorrenti per il completamento » (1294).

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Votazione segreta di disegni e di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1062);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1065);

Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 (1066);

Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951. (Approvato dal Senato) (1202).

Sarà votata a scrutinio segreto anche la proposta di legge approvata stamane nei singoli articoli, di iniziativa dei deputati Negrari ed altri:

« Provvedimenti per i comuni di Aulla, Villafranca, Filattiera, Pontremoli, Fivizzano, Seravezza, Pietrasanta, Stazzema e Forte dei Marmi » (722).

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

## DISCUSSIONI —, SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

Avverto che le urne rimarranno aperte e che si proseguirà intanto nello svolgimento dell'ordine del giorno.

**Presentazione di disegni di legge.**

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARAGONA, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro presentare alla Camera i disegni di legge:

« Stanziamento di fondi per la liquidazione delle spese di trasporto per il rimpatrio di automezzi dall'Eritrea, avvenuto nel 1946 »;

« Elevamento da 250 milioni a 10 miliardi di lire del contributo straordinario dell'erario alle ferrovie dello Stato per il fondo pensioni di cui alla legge 4 maggio 1936, n. 844 ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati, distribuiti e trasmessi alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminati in sede referente o legislativa.

**Discussione dei disegni di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51 (1063). — Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51 (1064). — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1950-51 (1220).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51; Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario 1950-51; Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1950-51.

Quest'ultimo disegno di legge è già stato approvato dal Senato.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole Salerno. Ne ha facoltà.

SALERNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Qualche ragione di discretezza avrebbe potuto indurmi a non prendere la parola su questo bilancio della marina mercantile, ma ho pensato che in una materia

così poco conosciuta e così poco dibattuta come quella riguardante i traffici marittimi e la navigazione in genere sia un po' dovere di tutti portare il contributo, sia pure modesto come il mio, delle proprie cognizioni e delle proprie esperienze, tanto più che qui non si tratta di fare della critica, ma di formulare dei rilievi e di fissare qualche punto di vista sull'avvenire della nostra marina mercantile. E, d'altra parte, se critica dovesse esservi, non potrebbe essere, in un certo senso, che autocritica, giacché ben poco — è ovvio — si può chiedere a chi da brevissimo tempo regge un dicastero, e molto di più a chi nel passato e per un tempo maggiore a quel dicastero ha partecipato.

Un'opinione, però, mi pare che ormai sia concorde presso tutti i conoscitori della materia, che cioè è giunto il momento di impostare una vera e propria politica marinara.

Superata la fase, dirò così, dei problemi primordiali, dei problemi di vita, di esistenza stessa della marina mercantile, problemi affrontati come che sia, e sulla cui soluzione non mi pare giusto mostrarsi eccessivamente severi, in considerazione dell'eccezionalità del momento in cui quei problemi si profilano, e dell'urgenza con cui dovettero essere presi i relativi provvedimenti, superata, dicevo, questa fase, è giunto il momento di dare ai problemi che riguardano l'attività marinara una sistemazione organica, un'inquadratura permanente, un orientamento razionale e soprattutto di largo respiro. Credo che sia tempo di uscire da tutto ciò che ha carattere provvisorio e passeggero. È tempo di formulare un vero e proprio programma che vada oltre il presente e si allarghi sul quadrante dell'avvenire del nostro paese.

È un'esigenza ormai sentita in tutti i rami dell'economia ed in tutti i paesi progrediti e moderni, quella di dare una struttura ed un ritmo nuovo ai settori più importanti dell'economia medesima. Uno stesso criterio dev'essere applicato per la marina mercantile. Ma è un'esigenza della quale, invero, non pare che il bilancio che siamo chiamati ad esaminare mostri di tenere gran conto, e pertanto ritengo che giustamente la V Commissione del Senato, nel dare il suo giudizio su questo bilancio, dichiarò che esso non poteva affrontare nessun problema, tranne quello dell'ordinaria amministrazione. Ed invece io penso che sia tempo di uscire dall'ordinaria amministrazione in questo campo, di uscire dal piccolo cabotaggio, come, con frase poco felice, fu detto in Senato, e di tentare il mare aperto, verso più larghi orizzonti.

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

zonti, tracciando almeno le linee maestre di una politica la cui attuazione non si potrà certo ottenere in un momento, ma dovrà necessariamente proiettarsi in un congruo numero di anni futuri.

Per fare però questo, onorevoli colleghi, occorre non andare in punta di piedi, ma camminare con passo fermo, con sicurezza, con decisione, con autorità, e bisogna soprattutto mettere alla base due premesse essenziali: 1°) la conoscenza e la comprensione della importanza economica e nazionale del mare; 2°) la conoscenza dello stato attuale dei traffici e dei suoi possibili sviluppi. Conoscenza del mare e conoscenza dello stato dei traffici, sono i due binari sui quali si dovrà mettere in moto una sana politica marinara.

Non è un mistero per nessuno il dire che questa conoscenza e questa comprensione della importanza economica e nazionale del mare, nel nostro paese, è ancora molto scarsa, eppure è una necessità che essa sorga e si affermi, è una necessità che questo stato d'animo si diffonda, perchè non solamente così verrà dato impulso a tutto ciò che è attività marittima, ma solamente così si potranno chiedere ai cittadini quei maggiori sacrifici e quei maggiori investimenti che sono indispensabili per la realizzazione di una vera e completa politica marinara.

Purtroppo in Italia i problemi del mare sono ancora riservati a limitate categorie, intorno alle quali circolano leggende o di un eccessivo romanticismo o di un eccessivo discredito. L'armamento è ancora un mondo chiuso, un mondo misterioso, un mondo impenetrabile, riservato, effettivamente, a ristrette categorie, perchè molti, moltissimi, non sono in grado di mettervi l'occhio e men che mai la mano. Si crea così, appunto, una specie di monopolio di feudalismo tecnico, se mi è consentita la frase, il quale non giova nè all'impostazione dei problemi, nè alla loro soluzione.

È uno stato d'animo, questo, onorevoli colleghi, confessiamolo e ripetiamolo, che noi troviamo non solamente nel grosso pubblico, ma anche tra gli uomini politici, ma anche fra coloro che dirigono la politica. E questa, purtroppo, è una constatazione che non può offendere nessuno. In Italia si ama certamente più la campagna che il mare, più la montagna che il mare, vi sono più alpinisti che... marittimisti, diciamo così per intenderci: si preferiscono le ascensioni alpine alla crociera, e potrei anche dire alla comune passeggiata in barchetta.

Sono piccole, se volete, meschine osservazioni, ma che hanno la loro grande impor-

tanza, perchè spiegano lo scarso peso che si dà a certi problemi e le scarse somme che vengono destinate alla soluzione di questi problemi.

Non basta dire, come si sente ripetere da anni, che il bilancio della marina mercantile è stremenzito e che le somme stanziare sono irrisorie. Non basta dirlo; bisogna conoscere le cause, che sono economiche, ma sono anche psicologiche. Se al primo passante domandate quanto costa un moggio di terreno od un ettolitro di vino, avrete risposte esatte; molto difficilmente incontrerete un passante che vi sappia dire quanto costa una nave e che spesa comporta la costruzione di una tonnellata di naviglio.

È una realtà, onorevoli colleghi, che deve essere tenuta presente ed alla quale bisogna far fronte se si vuole che veramente una vita nuova sorga per la marina mercantile. Ma quando si dice tutto questo, non si dice affatto quali siano i mezzi adatti a superare questa situazione. Ho potuto constatare che, accanto allo scarso concetto che si ha della utilità economica di una marina mercantile e di una politica marinara, vi è anche un limitato concetto di quella che è l'utilità nazionale di una flotta. Ora una flotta è qualche cosa che va al di là dell'interesse economico di un paese ed investe la vita stessa della nazione. Che cosa sia una flotta abbiamo visto nelle varie vicende di guerra che hanno accompagnato la nostra « felice generazione », come fu detto da un noto scrittore. Noi abbiamo saputo che cosa significhi per un paese avere una flotta mercantile idonea a poter rifornire di viveri quel paese e ad evitare che esso venga isolato, affamato, aggredito. Noi sappiamo che l'eroismo dei marittimi civili non è stato inferiore all'eroismo dei soldati della marina militare, e mentre tutti abbiamo lodato l'iniziativa realizzata qualche mese fa a Napoli col celebrare l'eroismo dei soldati della marina italiana che contribuirono alla liberazione, penserei che analoga iniziativa dovrebbe essere presa per onorare le migliaia di marittimi caduti, il cui eroismo è stato anch'esso nobilissimo, tanto più perchè compiuto non nel segno delle armi ma nel segno del soccorso, della solidarietà, della generosità umana.

Ecco perchè avere una flotta bene organizzata, rispondente alle esigenze del traffico, alle esigenze di un paese come l'Italia e che tenga conto delle possibilità di assorbimento delle maestranze marinare, non è un problema che interessa soltanto i singoli, gli armatori, le cooperative, le categorie spe-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

cializzate, è un problema di tutto il popolo italiano che deve vedere nella navigazione, nei traffici, nella vita marinara non solo una forza economica, ma una necessità vitale, soprattutto per un paese come il nostro che ha una particolare configurazione geografica, grave carenza di materie prime e, nello stesso tempo, delle prospettive turistiche e delle necessità migratorie per cui la vita del mare può essere lo sbocco del lavoro e la fonte di benessere per molte categorie di cittadini.

Onorevoli colleghi, non è retorica, ma sono premesse psicologiche senza le quali non si giunge a delle soluzioni concrete. E che questa non sia retorica, si desume dal fatto che non c'è paese moderno, non c'è paese progredito il quale non dia aiuti e sovvenzioni alla marina mercantile, perchè essa assicura gli interessi dei singoli e rispecchia gli interessi della collettività; onde avere una grande flotta significa avere una forza economica e significa anche avere una sicurezza di vita.

Così messo il problema, io ritengo che quell'altro problema annoso, e anche un po' sonnolento, sulla necessità di avere solamente una marina sovvenzionata, o solamente un armamento libero, ha senza dubbio la sua grande importanza economica e sociale ma, per lo meno in questo momento, e per l'Italia, appare di secondo piano, perchè il problema essenziale in questo momento è di sapere quale sia il naviglio che più si addice al nostro paese e quali siano i mezzi attraverso i quali l'Italia se lo può procurare.

Io non credo che per un paese, e per l'Italia particolarmente, basti avere un tipo, una struttura, un determinato tonnellaggio di navi. È un errore grave quello di credere che risolvendo il problema di un settore della marina mercantile, si risolvano tutti gli altri. È un errore grave che può portare anche a delle conseguenze di ingiustizia a danno di certe categorie di lavoratori, come in Italia è un po' avvenuto per le maestranze del « naval piccolò », per quelle della pesca e dello stesso traffico di massa.

Purtroppo il problema navale della marina mercantile non è un problema che può essere risolto isolatamente, ma bisogna invece inserirlo nella visione globale della vita marittima di tutti gli Stati e soprattutto degli Stati con i quali si hanno rapporti economici, turistici, emigratori. Vi è una interdipendenza, vi è una inseparabilità fra i problemi di un paese e quelli di un altro, come vi è inseparabilità fra i vari problemi nello stesso settore

marittimo, da quello del naviglio a quello del traffico, a quello del lavoro, della pesca; sono tutti problemi connessi, per cui io posso affermare, senza timore di errare, che non si risolveranno mai i problemi del lavoro marittimo se non si risolveranno i problemi del naviglio e del traffico, che sono in relazione con le condizioni generali di tutti gli altri paesi. Per cui la domanda che sorge spontanea per arrivare ad una impostazione concreta è questa: quale è la situazione del naviglio nel mondo? Quale è la situazione dei traffici e dei noli? Quali sono le prospettive? Naviglio, traffici, noli sono le tre cuspidi intorno alle quali si può solamente imperniare una saggia politica marinara.

Che cosa è accaduto nel mondo? Un fatto singolare. Nonostante la guerra, nonostante le distruzioni, gli affondamenti, i danneggiamenti, il naviglio mondiale invece di diminuire è aumentato, ed è aumentato in misura notevolissima, è aumentato rispetto all'anteguerra di ben 23 milioni di tonnellate. Non certo in tutti i settori della marina mercantile, perchè, per esempio, nel campo delle navi destinate al trasporto dei passeggeri non vi è stato un aumento, vi è stata invece una notevole contrazione, siamo scesi da 12 milioni e 400 mila tonnellate di anteguerra, a 8 milioni e 400 mila tonnellate. Ciò non è avvenuto per le navi da carico e per le petroliere, dove vi è invece una esuberanza considerevole, ed infatti da 30 milioni di tonnellate di naviglio che tutto il mondo aveva per il trasporto delle merci, siamo saliti a 48 milioni di tonnellate, e da 14 milioni di tonnellate per il trasporto del petrolio e della benzina a 19 milioni di tonnellate.

La spiegazione è facile.

Voi sapete che, appunto per resistere a tutte le difficoltà della guerra, alcuni Stati — e gli Stati Uniti principalmente — si dettero alla costruzione in serie di navi. Abbiamo avuto così quel tonnellaggio costituito da *liberty*, da *victory*, da *C1*, *C2*, *C3*, da *N1*, *N2*, *N3*, insomma tutto quel naviglio che dopo la guerra è stato in gran parte ceduto ad altri Stati, compresa l'Italia, per l'ammontare di circa 13 milioni di tonnellate. È stata una cessione utile per tutti, per chi se ne è liberato e per chi lo ha ricevuto, perchè con quel naviglio, bene o male, si sono colmati i vuoti che nei singoli paesi erano stati scavati dalla guerra, e con quelle navi si è potuto fare il trasporto delle materie prime, dei cereali, di altri generi necessari. Sono navi però, onorevoli colleghi, che come sapete non costituiscono la quintessenza né della economi-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

cià, nè della velocità, perchè le *liberty* consumano il 40 per cento in più di quello che non consumi una motonave moderna, ed hanno una velocità di 10 miglia in confronto delle 19 miglia di una moderna motonave. Comunque è stata una necessità ed una utilità per tutti accontentarsi di questo naviglio.

Una uguale reintegrazione non è avvenuta invece per le navi destinate al trasporto passeggeri, perchè la tecnica stessa non consente per queste navi una costruzione rapida e in serie: si costruisce facilmente una nave da carico, non una nave da passeggeri. Senza dire poi che queste navi sono state anch'esse, e forse più delle altre, prese di mira dalla furia distruttrice della guerra. Questa diminuzione del naviglio da passeggeri ha portato alla conseguenza che essendo ridotto il numero delle tonnellate disponibili, i noli si sono mantenuti alti e costanti presso tutti i paesi. Lo stesso non è accaduto per le navi destinate al trasporto delle merci, perchè, come vi ho detto, vi è stato un aumento di 23 milioni. Il naviglio destinato a questo trasporto è aumentato circa del 30 per cento, e in corrispondenza a questo aumento è diminuito il traffico, perchè il traffico di anteguerra ha subito una decurtazione del 25 per cento, siamo arrivati cioè al 75 per cento del traffico mondiale di anteguerra. Si è verificata quindi questa situazione, che per un certo verso avrebbe dovuto essere disastrosa, quasi irreparabile: cioè un aumento dell'offerta di naviglio e una enorme diminuzione della richiesta di naviglio. I noli avrebbero dovuto crollare perchè si è verificato un incrocio di circostanze, tutte e due confluenti sulla caduta dei noli medesimi; ma i noli, onorevoli signori — e su questo è bene intendersi, perchè vi sono molti orecchianti che tagliano l'avvenire a fette — i noli sono scesi, ma non sono precipitati, nè hanno veramente dato luogo ad un pauroso collasso.

E la ragione c'è e va sottolineata, perchè essa influisce su quello che può essere l'orientamento di una politica marinara del domani. I noli sono scesi ma non sono crollati, per un fattore nuovo che si è verificato nel dopo guerra: la sproporzione fra le lunghe rotte e le brevi rotte in confronto all'anteguerra, e cioè la richiesta di naviglio fatta nel dopoguerra per i tragitti a lungo percorso è stata 10 volte maggiore di quella che si faceva nell'anteguerra. Questo fatto ha portato come conseguenza che l'esuberanza del naviglio è stata compensata dalla maggiore richiesta di un determinato naviglio, quello

destinato cioè ai grandi trasporti, ai trasporti a lungo percorso: dall'America, dall'Australia, da una parte dell'Africa, da una parte dell'Asia. La maggior richiesta di questo tonnello ha fatto sì che i noli non crollassero. È una situazione che naturalmente non ha carattere di permanenza, perchè un po' la ripresa economica dei paesi occidentali, un po' l'autosufficienza che altri vanno raggiungendo farà diminuire la necessità di questi tragitti a lungo percorso; ma il fatto esiste, ed ha la sua importanza indicativa, perchè serve a specificare quale sarà il genere di navi di domani e quale la utilizzabilità di esse. Le navi di un paese che voglia essere in linea nella concorrenza marittima non possono essere che navi idonee ai lunghi percorsi, navi veloci, navi economiche: questa non è certo una scoperta, è una constatazione che deriva da fatti concreti.

Lo stesso stato di cose che si è verificato nel campo internazionale, si è verificato nel campo nazionale. Qui noi avevamo, come navi superiori a 1000 tonnellate, 1.450.000 tonnellate circa di navi destinate al trasporto merci. Perdemmo quasi tutto. Ognuno sa che la nostra marina mercantile ha subito veramente un olocausto, perchè da 3.300.000 tonnellate di naviglio dell'anteguerra siamo scesi a poco più di 300.000: abbiamo vista ridotta cioè ad un decimo la nostra consistenza navale. Però abbiamo in un certo senso ricostituito questo patrimonio, che, come dicevo, era, per le navi da carico, di 1.450.000 tonnellate, e l'abbiamo ricostituito con questa ripartizione: 850.000 tonnellate in navi *liberty*; 200.000 tonnellate in navi o costruite — pochissime — o riparate o restaurate; 400.000 tonnellate circa in navi acquistate all'estero. Però di questo milione e 450.000 tonnellate diciamo la verità: le *liberty* sono quelle che vi ho accennato e che voi sapete: navi cioè che hanno un consumo per il 40 per cento superiore a quello delle moderne motonavi e una velocità di parecchio inferiore. Le altre 600.000 tonnellate, che non provengono dallo *stock* delle *liberty*, sono navi che per il 60 per cento avrebbero il diritto di andarsi a riposare perchè hanno raggiunto, come si direbbe in burocrazia, i limiti di età.

Ed ecco perchè anche in quel campo che un tempo era fortemente redditizio per la nostra marina, il campo cioè del cosiddetto traffico di massa, dove eccelleva la capacità e la genialità dei nostri marittimi, anch'è lì noi purtroppo abbiamo dovuto indietreggiare e abbiamo indietreggiato perfino nei rifornimenti del nostro paese. Infatti anche questo,

è un dato indicativo: noi approvvigionavamo il nostro paese a mezzo di navi nazionali nella misura dell'80 per cento: abbiamo ridotto questo rifornimento al 40 per cento. Certo c'è stato l'intervento anche di altri fattori, come, per esempio, il diritto vantato da qualche Stato estero ad assicurarsi una certa quota di trasporti (e questa è una di quelle ragioni che non si possono facilmente superare); però vi è sempre questa considerazione da fare: che una buona marina non serve solamente il proprio paese per conto proprio, ma può servire utilmente il proprio paese mettendosi al servizio di altri Stati: forse è l'impiego migliore che si possa fare di una nave, perché è quello il modo di convogliare verso il proprio paese valuta pregiata. Ma anche qui, purtroppo, la nostra marineria non ha più raggiunto quello splendore e quella accorsatura che aveva in principio.

Questo è accaduto nel campo del trasporto delle merci, e lo stesso è accaduto nel campo del trasporto dei passeggeri e sulle navi di linea. Di questo tipo di naviglio noi avevamo prima della guerra 1.200.000 tonnellate (è inutile dire che questo è il settore in cui le distruzioni sono state maggiori): di esse tre quarti appartenevano alla Finmare, un quarto apparteneva all'armamento libero. Adesso la Finmare raggiunge le 500.000 tonnellate: è un naviglio ancora assai scarso, ma è anche un naviglio, diciamo, non rispondente a quell'alto livello che aveva prima e che dovrebbe avere per reggere alla concorrenza, perché nonostante i rifacimenti veramente geniali come quello dei due *Conti*, dell'*Esperia* ed altri ancora, per il resto si tratta di navi adattate, le quali materialmente, inesorabilmente, non possono assolvere il compito a cui sono destinate. Pochi giorni or sono, dai cantieri di Monfalcone, è scesa magnificamente in mare la prima grande motonave della nostra marina di linea, la *Giulio Cesare*: salutiamo questo evento come un segno della rinascita della nostra marina.

Onorevoli colleghi, questa è la situazione generale del traffico e dei noli; per risolvere il problema nazionale, noi dobbiamo orientarci verso una marina la quale metta da parte il cosiddetto sistema delle carrette. Il periodo delle carrette, per un paese che voglia progredire ed essere all'avanguardia dei trasporti e della civiltà, è finito. Con questo, si badi, non voglio arrivare all'assurdo di affermare che si debba avere una marineria tutta composta di navi nuove di trinca, scintillanti e polite; s'intende bene che a questo non è facile pervenire. A questo tuttavia noi dobbiamo ten-

dere; noi dobbiamo tendere verso una marina di qualità, verso una marina che abbia i requisiti della economicità, della velocità e della bontà del trasporto.

Tale fu, in definitiva, il criterio che ispirò la legge dell'8 marzo 1949, n. 75, legge che va sotto il nome di legge Saragat. In fondo, che cosa si voleva con quella legge? Si voleva creare una marina nuova, una marina di qualità, sia pure in misura in quel momento ridotta, perché allora, cioè l'anno scorso — e sembra molto tempo più indietro! — si credeva che potessero costruirsi con quella legge circa 260 mila tonnellate di naviglio.

La verità però è che quella legge, nonostante il criterio ispiratore, che è sempre da prendere a fondamento di qualsiasi politica marinara, non ha avuto subito quei risultati che ci si aspettava e ciò per varie ragioni. Anzitutto forse per la fretta dalla quale fummo tutti presi perché tutti anelavamo di dare lavoro ai cantieri, e non guardammo alle difficoltà anche tecniche e materiali che si sarebbero accavallate l'una dopo l'altra; in secondo luogo, è principalmente, per una ragione di carattere economico.

Sappiamo tutti che su questo argomento si sono profilate due posizioni critiche. C'è stato cioè chi ha detto che quella legge era fatta solo per i cantieri, e c'è stato chi ha detto che gli armatori privati hanno avuto l'interesse di sabotarla. Ma la verità è che in un primo momento, quando il contributo dello Stato era sufficiente a coprire la differenza di prezzo fra la produzione nazionale e quella estera, le domande degli armatori, anche liberi, furono numerose, ammontarono cioè a circa un milione di tonnellate. Sono poi sopraggiunti dei fatti nuovi, è sopraggiunta la svalutazione della sterlina che ha fatto aumentare il prezzo; la convenienza allora è andata scemando e le difficoltà si sono accresciute. Rilevo da una recente statistica che nel 1949 i cantieri inglesi hanno raggiunto il 47 per cento della produzione cantieristica mondiale, cioè quasi la metà. Si capisce che se questo avveniva in Inghilterra, la stessa cosa non è avvenuta in Italia.

Non si tratta, quindi, di sabotaggio o di non sabotaggio della legge Saragat, si tratta dell'imperio inesorabile di un'altra legge, la legge del mercato, la legge della convenienza economica. Finché non vi sarà una imposizione drastica, non si potrà mai pretendere che si costruisca una nave la quale costi di più di quello che costa fuori, anche perché se di queste navi se ne costruissero, sarebbe difficile mantenere la concorrenza dei noli

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO, 1950

con quelle altre navi che, costruite all'estero, hanno un onere di ammortamento inferiore a quello che grava sulle navi nazionali.

Il problema dei cantieri non è propriamente un problema del Ministero della marina mercantile, ma non credo che coloro i quali si occupano di problemi marittimi se ne possano disinteressare, dal momento che per creare una marina di qualità, la matrice, lo strumento costruttivo è il cantiere. Ora il disagio dei cantieri non si risolve con una legge, si risolve rimuovendo le cause del disagio. Il problema dei cantieri investe anche il problema della marina mercantile (e ripeto, non è un problema di altri settori: lo è apparentemente, ma incide sulla vita della marina mercantile) bisogna quindi affrontarlo senza preoccupazioni, con coraggio e soprattutto — sarei per dire — sfidando una certa impopolarità del momento e ripudiando ogni atteggiamento demagogico. Bisogna adeguare i cantieri alle possibilità di produzione, bisogna soprattutto dare ai cantieri quel perfezionamento tecnico e quella economicità senza di cui le costruzioni italiane saranno sempre una cosa molto difficile.

Io ho seguito, come avete fatto certamente voi, quel convegno importante tenutosi nel dicembre scorso a Roma, il convegno di tecnica navale, in cui questi problemi furono obbiettivamente sviscerati, e si rilevò che le difficoltà dei cantieri non sono solamente difficoltà specifiche di quegli stabilimenti, ma anche di altri settori dell'industria. A parte la molteplicità dei cantieri, a parte la scarsa modernità delle attrezzature, lo scarso progresso degli impianti, vi è il problema della crisi siderurgica, senza la cui soluzione non si risolverà mai il problema navalmecanico. Vi è inoltre il problema di tutti quegli altri stabilimenti che sono collaterali alla vita dei cantieri, perché se, all'ingrosso, cantiere è il luogo dove si fabbrica la nave, in effetti molte parti di essa sono prodotte altrove, tanto è vero che i tecnici dicono che il cantiere è più una officina di montaggio anziché una officina di produzione, appunto perché molti elementi provengono da altri settori, sono il prodotto di altre attività lavorative e industriali. E pertanto anche su queste attività bisogna portare la più vigile attenzione. E se, come appare indispensabile, noi vorremo proseguire in questo programma navale di costruzioni moderne, valide ed economiche, se questo programma porteremo oltre la legge 8 marzo 1949, n. 75, primo, ma non unico pilastro sulla via della ricostruzione navale, io faccio

inizia la proposta di un deputato che la promosse in sede di discussione della legge Saragat, la proposta dell'onorevole Serbandini: che, cioè, dovendosi dare altri contributi ai cantieri vi sia un corrispettivo, cioè vi sia da parte di questi organismi industriali un perfezionamento, un aggiornamento dei loro impianti, sicché il contributo risollevi il livello economico-industriale del paese, e non si riduca ad un parassitario emolumento, il quale non sappiamo in che misura vada a favore dei lavoratori e in che misura invece vada a finire in borse che sono spesso le borse meno favorevoli al progresso e al benessere del paese.

Ecco perché, onorevoli colleghi, il problema dei cantieri va considerato con particolare interesse: perché è un settore dell'industria, ma è un settore che incide fortemente sulla vita della marina mercantile. E giacché parliamo di cantieri, si ponga mente anche a quei cantieri minori — cantieri di riparazioni in porto, di rifacimento, di allestimento, di raddobbo — che attraversano da qualche tempo un periodo di crisi gravissima, acuita dalla concorrenza tedesca, dimostratasi davvero allarmante nel recente episodio di licitazione per i lavori di riparazione di una nave svedese (il *Gripenholm*), per i quali i cantieri alemanni offrirono prezzi del 50 per cento inferiori a quelli inglesi ed italiani, e termini di esecuzione inferiori della metà a quelli degli altri. Si tenga all'uopo conto del voto formulato nel convegno di tecnica navale di Roma del dicembre scorso col quale si è chiesto che nella stipulazione degli accordi di *clearing* coi paesi esteri e specialmente mediterranei, sia assicurata una quota di scambio per le nostre riparazioni navali, e si ricordi che di questi cantieri ve ne sono molti nel Mezzogiorno e nella Campania specialmente, sicché appare necessario ovviare alla crisi di queste industrie con la obbligatorietà di alcuni lavori, come quelli di riclassifica. Tanto più che quel tal trenta per cento di lavori stabilito nella legge Saragat e riservato al Mezzogiorno, si è risolto in una delusione, giacché la percentuale in volume non è affatto la stessa cosa della percentuale in valore, ma questa rappresenta qualche cosa di assai meno.

E qui devo dire ancora un'altra cosa riguardante l'acquisto di navi all'estero. Io non ho preso la parola ultimamente quando si sono discusse le agevolazioni fiscali, ma dissi in sede di Commissione che la cosa migliore sarebbe che queste agevolazioni e questi contributi finissero per sempre. E infatti strano

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

il nostro sistema legislativo : da una parte si stabiliscono i doveri tributari del cittadino, e dall'altra si creano immediatamente le eccezioni, cosicchè non si sa bene dove finiscano gli obblighi e dove incomincino i privilegi : nello stesso momento in cui si crea l'obbligo si creano, infatti, le esenzioni. Tutto questo mi fa venire in mente quel detto napoletano che riguarda i tempi di Gioacchino Murat : fatta la legge, trovato l'inganno.

Comunque, agevolazioni o no, in un momento come questo, in cui disponiamo di quelle navi cui ho fatto precedentemente cenno, disponiamo cioè di mezzi assolutamente inadatti, raffazzonati ed antichi, salvo qualche eccezione, occorre rinsanguare la nostra marina con mezzi moderni. Noi vorremmo, a questo proposito, che il problema delle costruzioni navali si traducesse in un programma alato che portasse subito alla mèta. Ma bisogna riconoscere che se facili sono le ali della fantasia, difficili sono le vie della produzione e del lavoro, dove il passo si segna con fatica e qualche volta anche con sofferenza. In un momento come questo, occorre anzitutto non boicottare, per una specie di partito preso, gli acquisti all'estero. Negli acquisti all'estero c'è un pericolo, ma esso va ovviato, o per lo meno mitigato, con un sistema diverso dalla cessazione drastica degli acquisti. Il pericolo potrebbe essere questo : che dall'estero si importassero in Italia quelle navi che l'onorevole Serbandini definiva, con termine giusto sia dal punto di vista lessicale che da quello sostanziale, delle carcasse. Evidentemente importare in un paese che ha già esuberanza di naviglio scadente degli altri mezzi scadenti è come popolare un paese di vecchi : in questo modo non si avrebbe mai la possibilità di nuovi sviluppi. Si introducano, sì, navi dall'estero, ma siano navi efficienti e che rispondano a quei fini cui ho brevemente accennato all'inizio del mio intervento : siano, cioè, navi che, per la loro struttura, per la loro età, per la loro funzionalità, possano arrecare un vantaggio alla navigazione e influire all'assorbimento delle maestranze marinare.

Questo dell'assorbimento dei lavoratori del mare e della lotta alla disoccupazione, gravissima anche in questo settore, è un problema che non dobbiamo dimenticare. D'altra parte, senza la ricostituzione di tutto il tonnellaggio dell'ante-guerra (ma, in verità, tale misura dovrebbe essere superata per le aumentate esigenze economiche : ed auguriamoci che il nostro paese proceda su questa strada), l'assorbimento della forte disoccupazione marinara non si potrà avere mai o, per lo meno, non

si avrà in quella maniera e in quella misura che noi vorremmo.

Acquistiamo, dunque, navi dall'estero, ma acquistiamole quando si abbia la certezza di arricchire il patrimonio navale della nazione e non di impoverirlo rendendolo ancora più fiacco di quello che non sia attualmente.

A questo punto mi si offre l'opportunità di dire che in questo campo il Ministero della marina mercantile farebbe bene ad esercitare un severo ed efficace controllo, appunto per evitare che gli acquisti di navi all'estero servano ad impoverire anzichè ad arricchire il nostro patrimonio navale. Ci si potrà obiettare che tale controllo viene attualmente esercitato. Senonchè, a quanto mi risulta, si tratta di un controllo valutario più che di un controllo tecnico. D'altra parte non escludo che in qualche caso il Ministero della marina mercantile sia efficacemente intervenuto per impedire dannose operazioni di acquisto all'estero, ma, a mio modo di vedere, sarebbe bene che questo controllo fosse sanzionato in linea ufficiale e, comunque, fosse più attivo, più vigile. Allo stato attuale delle cose, in ogni modo, tale compito non è demandato al Ministero della marina mercantile nè da disposizioni di legge nè da norme regolamentari, e sarebbe bene che le une o le altre vi fossero.

Questa, onorevoli colleghi, per sommi capi, è la situazione del naviglio, guardato come naviglio da carico e per trasporto passeggeri. Guardiamo ora il bilancio.

È una delle cose che ho lette e rilette (lo conoscevo anche prima, per la verità, perchè ho fatto una premessa che vi prego di non dimenticare: io sono qui più in funzione di autocritica che di critica, ma non proprio interamente di autocritica, perchè il bilancio è sì del Ministero della marina mercantile, ma in effetti riguarda tutto il Governo); ora, onorevoli colleghi, il bilancio della marina mercantile tiene conto di un solo settore: la marina di linea. 5.532.000.000 di lire è il compendio — mingherlino davvero! — del bilancio della marina mercantile. Ma, di questi 5 miliardi 532 milioni, ben 4.072.000.000 sono destinati esclusivamente a sovvenzionare le società di preminente interesse nazionale e le società minori; il resto, cioè un miliardo e mezzo appena, è riservato a tutti gli altri servizi. Se si toglie un miliardo circa per gli stipendi al personale centrale e periferico (press'a poco mezzo miliardo per il personale centrale e mezzo miliardo per il personale periferico delle capitanerie di por-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

lo) e si tolgono circa 300 milioni di vitalizi e pensioni, rimane qualche decina di milioni appena per i servizi della marina mercantile.

Torneremo fra un momento su questa dolorosa situazione.

Teniamo per ora un po' l'occhio sulle sovvenzioni. Lire 4.072.000.000 sono date alle società sovvenzionate, in questa misura: 2.671.000.000 alle società di preminente interesse nazionale, 1.400.000.000 alle società minori: l'Eolia, la Partenopea, ecc.

*Una voce al centro.* E la « Garibaldi »?

SALERNO. La « Garibaldi » ha un posto magnifico, ma non sta nel bilancio.

GIULIETTI. Non scherziamo: la « Garibaldi » non ha mai nulla!

SALERNO. Dunque, dicevamo, sono 4.072.000.000. Non è uno scandalo, come molti vanno ancora dicendo, che si diano 4.072.000.000 alle società sovvenzionate, alle società di preminente interesse nazionale. Non è qui lo scandalo, perché, se si tiene presente che in queste cifre c'è la sovvenzione propriamente detta e ci sono i contributi di integrazione, dovuti in forza di una nota legge che garantisce da parte dello Stato il 4 per cento del dividendo alle società di preminente interesse nazionale, si deve riconoscere che la spesa non è eccessiva. Ed infatti, se si tiene conto che prima della guerra la semplice sovvenzione alle società di preminente interesse nazionale ammontava a 241.000.000 di lire, e che con tutta la svalutazione monetaria quei 241.000.000 anteguerra sono ora saliti a soli 2.671.000.000, si deve ammettere che si è realizzato un vantaggio per lo Stato, e lo stesso deve dirsi per le sovvenzionate minori per le quali si pagavano 35 milioni prima della guerra, e si pagano oggi, tra sovvenzioni e integrazione di spese, lire 1.400.000.000. Lo scandalo, ripeto, non è nelle somme investite per questi servizi, lo scandalo è nella sproporzione fra queste somme e le altre, veramente miserevoli, destinate a tutti gli altri scopi. Ma 4.072.000.000 per una marineria che risorge e che ha ripreso una certa efficienza attraverso gli sforzi dei dirigenti e delle maestranze, in fondo è un contributo che non si può ritenere eccessivo per un paese come l'Italia.

La questione delle sovvenzioni e dei contributi io la ritengo una cosa superata. Ormai non c'è nessuno Stato moderno che non concorra alla vita della propria marina mercantile. Si concorre con contributi di costruzione, con contributi di gestione e di esercizio. Gli stessi Stati Uniti, che pure potrebbero in un certo senso disinteressarsi, pagano con-

tributi di gestione, oltretutto contributi di costruzione. Il presidente Truman, nella relazione sul bilancio federale della fine d'anno, rilevava le sue preoccupazioni per far fronte ad una domanda avanzata da alcuni deputati della Camera dei rappresentanti, di estendere cioè i contributi di gestione e di esercizio anche a duecento navi del traffico merci, oltre che alle navi di linea. L'America infatti eroga ben 58 milioni di dollari all'anno per l'esercizio della marina di linea, e secondo la proposta anzidetta, di estendere il contributo di gestione a duecento navi da carico, occorrerebbe un contributo di altri 36 milioni di dollari.

Come si vede non c'è pace, a cominciare dai più ricchi, che non dia un contributo alla marina, specie quando la marina deve rappresentare e rappresenta un'utilità non solo individuale, ma anche collettiva.

Ora, se un contributo dev'essere dato, se delle sovvenzioni devono essere pagate, la logica vuole che questi contributi e queste sovvenzioni siano dati preferibilmente a compagnie e società che agiscono sotto il controllo dello Stato. In fondo è denaro dei cittadini, ed è logico che i cittadini, e per essi lo Stato, controllino l'attività di queste società.

Ma questo è il punto della questione. Badate che dire controllo — sia ben preciso una volta per sempre — non vuol dire mancanza di fiducia o sospetto per l'andamento tecnico-finanziario di queste società: significa maggiore aderenza di queste società alla vita della nazione. I funzionari (io ho avuto l'onore di conoscerli, e non sono io solo a conoscerli), i dirigenti delle società di preminente interesse nazionale sono uomini veramente di superiore capacità. Le maestranze sono impareggiabili. Però, onorevoli colleghi, bisogna riordinare il tutto. Ecco la verità. La legge che disciplinava le linee di preminente interesse nazionale, è una legge del dicembre 1936; è una legge la quale, per tante ragioni, deve essere rivista e la cui materia dev'essere rielaborata. Non è che oggi, per queste società, si spenda molto, non è che si spenda male, ma si può spendere meglio. Innanzitutto bisognerà snellire l'organismo. Noi abbiamo quattro società di preminente interesse nazionale, con la Finmare che gravita come organo finanziario e di coordinamento. Troppe sedi, troppe direzioni. Si potrebbe avere un organismo più agile, più economico, più fattivo.

E poi bisogna, a mio modesto avviso, vigilare meglio e più sull'esercizio delle linee. Nella legge istitutiva delle società di premi-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

nente interesse nazionale v'è un articolo, l'articolo 10, il quale prescrive che al Ministero delle comunicazioni, oltre al controllo stabilito dalla legge stessa e dalle convenzioni, compete una specifica vigilanza sull'andamento dei servizi, e nel bilancio, se non sbaglio, al capitolo 60, trovo riportata la voce, però lì dove dovrei trovare la cifra, leggo le parole: « per memoria ». Sarà forse per felice memoria, ma certo è che manca ogni stanziamento.

Onorevoli colleghi, so che le rotte preferite oggi sono quelle dell'America, perchè sono le più redditizie, però non bisogna limitarsi ad esse, se vogliamo veramente rialzare il prestigio e soprattutto il rendimento economico della nostra marina. La società « Italia », che le pratica, è l'unica società che abbia superato, forse, il rendimento, il dividendo normale, però non è questa una ragione perchè un paese non si preoccupi di altre rotte e di altri itinerari.

Non ignoro che sono in programma nuove costruzioni, per cui al « Lloyd Triestino » verrebbero assegnate alcune motonavi per esercitare le rotte dell'Australia, dell'India, del Sud Africa; che alla società « Adriatica » sarebbe assegnata una nuova nave, la *Calino*, per le rotte dell'Egeo; che sono in corso di preparazione cinque motonavi, di 5.200 tonnellate l'una, per la « Tirrenia ». So tutto questo, però, onorevoli colleghi, non dimentichiamo una cosa che non ha carattere politico, intendiamoci bene: non dimentichiamo le rotte dell'Oriente che sono state per noi sempre una fonte di lavoro ed anche di accreditamenti. Noi abbiamo bisogno di riallacciare questi rapporti economici nel grande alone della pace, alla quale sinceramente tendiamo. Le rotte con il medio ed estremo Oriente noi dobbiamo riprenderle perchè sono quelle attraverso le quali l'Italia può trovare sbocchi anche economici e commerciali.

E concludo su questo punto dicendo che non bisogna fare di queste quattro società di preminente interesse nazionale dei compartimenti stagno, creando quasi delle prerogative, nel senso che ognuna di esse dica: « io faccio solo questo, il mio naviglio sta lì », ma bisogna invece che tutte e quattro queste società siano più organicamente collegate fra loro e rispondano ad una direttiva unica e ad un unico fine. Perchè bisogna decidersi: o a queste società si dà la sola sovvenzione, lasciandole libere di svolgere le loro iniziative, secondo un criterio di proficuità (e questo oggi non mi pare più possibile); o si vuole inserire queste società nella vita economica della nazione, e allora

questo complesso senta la presenza dello Stato attraverso un controllo, attraverso un orientamento, controllo ed orientamento che potranno dare anche una gestione più utile alle società medesime.

Questa, per somme linee, la veduta del panorama navale italiano.

Ma vi è una questione minore, alla quale io mi sento forse più attaccato, ed è cioè la precaria situazione del cosiddetto piccolo armamento, o « navalpiccolo ».

L'armamento minore, onorevoli colleghi, per tante ragioni, è in uno stato di collasso. Non elenco dettagliatamente queste ragioni, perchè le conoscete. Innanzi tutto quelle che erano le linee di navigazione proprie di questo armamento, sono andate, in conseguenza della guerra e della riduzione dei traffici, diminuendo. Ne avevamo con il vicino Oriente, con l'altra sponda, ed ora difettano. Anche le merci povere, come sale, pozzolana, zolfo, fosfati, cui era specificamente adibito il naviglio minore, sono andate rarefacendosi nel settore della distribuzione. Si è poi acuita la concorrenza delle ferrovie dello Stato sui prezzi di trasporto, per cui al commerciante conviene più servirsi della ferrovia che della nave di poche centinaia di tonnellate. E poi vi è il lamento, credo mosso contro l'onorevole Giulietti, per il fatto che si sarebbero estesi agli equipaggi di queste piccole navi le stesse spettanze e gli stessi diritti accordati ai marittimi delle navi di maggior tonnellaggio (*Interruzione del deputato Giulietti*). Onorevole Giulietti, non si allarmi; sono d'accordo con lei.

Infine vi è un'altra ragione, per la quale non c'entra più l'onorevole Giulietti, ma credo l'onorevole Jacoponi, e cioè che mentre prima queste navi eseguivano il lavoro di carico e scarico attraverso gli equipaggi, adesso questo lavoro è riservato esclusivamente ai lavoratori portuali, sicché le spese aumentano.

Onorevoli colleghi, c'è qualcosa di vero in tutto questo. Però, non si può imporre alle ferrovie un aumento delle tariffe, solamente per far piacere a certi organismi economici, né credo che si possa tornare indietro sulle conquiste del lavoro. Anche i marittimi del « navalpiccolo » sono marittimi, ed è giusto che abbiano gli stessi diritti e lo stesso trattamento dei marittimi delle altre navi. Non penso che si possa ritornare all'epoca, veramente non molto felice, in cui il marittimo era operaio della nave ed era anche scaricatore; non si può tornare a questo. Vi sono conquiste che non si rimangiano,

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

tappe che non si abbandonano. Però, in questo campo può esservi una maniera di intendersi e di collaborare. Per cui, ad esempio, non vedrei di malocchio che l'organizzazione dei lavoratori portuali, senza rinunciare ai propri diritti di carico e scarico, trovasse una linea d'intesa con gli equipaggi del « navalpiccolo ». Il disagio del « navalpiccolo », non è soltanto disagio degli armatori, ma anche delle maestranze, perché in quel settore spesso armatori e marittimi sono, se non la stessa persona, persone assai vicine, e la retribuzione col sistema « alla parte » mette gli equipaggi allo stesso livello dell'armatore per quel che riguarda gli interessi della nave, sicché mantenere in vita e sollevare questo settore dell'armamento, significa agire anche a favore della gente del mare.

Ma, onorevoli colleghi, superate queste ragioni, che non credo siano decisive e soprattutto permanenti, ce ne è una, sulla quale bisogna ritornare (dico ritornare, perché un accenno c'è stato, a suo tempo, anche con l'intervento mio e del ministro dell'epoca); bisogna avere il coraggio di affrontare in pieno il problema del « navalpiccolo », che è problema di navi che vanno a male; ma che vanno a male, perché sono, in gran parte, un fasciame di vecchie tavole, le quali devono essere, per la legge del progresso, distrutte.

Quando io dissi queste cose in una riunione della sezione della camera di commercio di Rimini (e Rimini è uno di quei porti adriatici, che ha sulle acque oleose una quantità di queste vecchie navi in legno, le quali balonzolano, quasi del tutto disarmate, attendendo tempi migliori, navi molto spesso di 30-40-45 anni or sono), quando enunciai la necessità di questa operazione chirurgica, è inutile dire che mi procurai la sollevazione di tutto l'uditorio, nonostante che queste cose non le avessi dette con la durezza, con cui le ho dette adesso.

Ma, tuttavia, il problema rimane e rimane la soluzione: il vecchiume del « navalpiccolo » deve scomparire, ma deve scomparire gradatamente, mitigando quello che può essere il danno del proprietario della nave. Perché, si capisce, se dite al contadino di lasciare il suo pezzo di terra perché una frana lo minaccia, o dite a chicchessia che ormai si è fatto vecchio e deve rinunciare a qualche cosa, costoro li troverete increduli e ve ne farete degli strenui oppositori. Ma il problema dell'armamento minore esiste, e bisogna risolverlo. Vi è all'uopo un progetto, al quale noi demmo un valido appoggio, ed è il

progetto di demolizione, con un notevole contributo da parte dello Stato. Se non si toglie di mezzo tutto il vecchiume in legno, che esiste in Italia, sarà difficile dal punto di vista tecnico rendere economico il « navalpiccolo ». In una riunione di tecnici tenutasi a Genova, nella camera di commercio, dove, se non erro, era presente anche l'onorevole Serbandini, si discusse di questo problema, e tutti furono d'accordo nel ritenere che la costruzione in legno, purtroppo, è una costruzione superata. È ovvio che ci siano delle opposizioni. È quel che accade in tutti i processi di trasformazione: il movimento della civiltà comincia sempre con una ribellione contro le forme innovative. Così fu per il telaio a macchina, che doveva prendere il sopravvento sul telaio a mano, così è per le costruzioni navali.

Naturalmente non vorrei essere frainteso, né che si facesse dell'umorismo. Non dico mica: facciamo un falò delle navi del piccolo armamento; ma dico: cominciamo a svecchiare tutto quello che non può più rendere, e cominciamo a tagliare le illusioni di coloro che ancora sperano nella ripresa di quei traffici che, se risorgeranno, non potranno mai essere ripresi con quei mezzi. Questi mezzi demoliamoli, ma demoliamoli cercando di non arrecare al patrimonio e, sono sicuro di dire cosa esatta, al cuore dei proprietari una ferita mortale. Occorre un intervento dello Stato che potrà, con una somma relativamente modesta, contribuire validamente alla soluzione del problema, e quindi al risanamento dell'armamento minore.

Ma poi bisogna anche favorire questo armamento non soltanto con le frasi e con le buone intenzioni. Io vedo (e vi è in proposito una mia interrogazione all'ordine del giorno di domani) che mentre in passato per il trasporto di una merce di scarso pregio come il sale era stato sempre adibito il naviglio piccolo, anzi, secondo i bandi pubblicati dal monopolio negli anni scorsi, solamente le navi inferiori alle mille tonnellate potevano partecipare a questo trasporto, recentemente, per il trasporto nel Tirreno, il bando del monopolio impone che le navi non siano inferiori alle mille tonnellate. Allora io mi domando se non vi sia proprio un partito preso contro il « navalpiccolo », perché quando s'impedisce di trasportare il sale, che è una materia poco pregiata e redditizia, ad un naviglio che prima ne aveva quasi la esclusività, segno è che vi è un'intenzione, non dirò prava, ma certo poco chiara nei riguardi di questo naviglio.

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

Vi è un'altra considerazione, e finisco su questo punto. Il « navalpiccolo », finché sarà composto di navi in ferro ed avrà attrezzature moderne, potrà resistere anche alla concorrenza, ma deve essere una concorrenza logica. Io sono stato uno dei sostenitori del « periplo italo ». Voi sapete cos'è il « periplo italo ». La società Tirrenia ha ripreso con tre navi il giro di quasi tutti i porti d'Italia trasportando merci. È venuta fuori, naturalmente, una insurrezione « del navalpiccolo », il quale ha detto: ma voi ci fate la concorrenza! La Tirrenia ha risposto che in fondo l'istituzione esisteva già prima della guerra, e che non c'era da meravigliarsi. Certo l'istituzione c'era, ma è necessario trovare anche un *modus vivendi* in maniera che il compito del periplo italo non intacchi, non annulli addirittura quella che è l'attività del « navalpiccolo », perché sono persuaso che le due funzioni, i due percorsi possono essere compiuti senza che vi sia una lesione grave dei reciproci interessi.

Onorevoli colleghi, quando abbiamo parlato delle navi, dei traffici, e dei noli, abbiamo aperto le porte al lavoro marittimo, perché senza navi, senza traffici, senza noli, non si prendono marittimi a bordo, e non si hanno naviganti. Siamo ancora nel periodo dell'avvicendamento. Voi sapete che, finita la guerra, noi avevamo 300 mila tonnellate di naviglio, e di conseguenza un'enorme massa di marittimi disoccupati: si trovò allora una soluzione che onora la generosità della marineria italiana: invece di far lavorare uno solo a bordo della nave, il lavoro fu suddiviso con gli altri compagni in modo che quel poco che c'era, era ripartito a turno fra tutti.

Non è l'ideale, questo bisogna ammetterlo, e lo deve ammettere anche chi è stato il propugnatore di questo metodo di lavoro. Non è l'ideale. L'avvicendamento non giova al datore di lavoro, non giova al lavoratore; non all'armatore, che se trova un elemento di elezione sa poi di doverlo perdere; non al lavoratore, il quale, sapendo che dopo un certo numero di mesi dovrà lasciare la nave, viene a perdere quello stimolo a ben fare che in fondo è il fattore di tutte le evoluzioni umane. Con tutto ciò, onorevoli colleghi, non mi pare che sia ancora arrivato il momento di mutare sistema, perché temo che si potrebbe andare incontro a serie conseguenze. È vero che il nostro armamento è aumentato di molto: siamo arrivati a 2.300.000 tonnellate circa; ma parliamoci chiaro, e non facciamoci grandi illusioni: non è ancora la marina di un grande Stato, è

una marina mercantile sempre lontana dal livello dell'anteguerra, e qualitativamente molto discutibile. Quindi è vero che abbiamo rinsanguato in un certo senso il patrimonio navale, ma le condizioni della disoccupazione sono ancora veramente allarmanti e dolorose. Per chi come me conosce, ad esempio, le condizioni di una città che è un po' il vivaio della marineria meridionale: ho nominato la città di Torre del Greco (e spero che l'onorevole Mazza me lo consenta), sa che cosa sia la disoccupazione e quali le conseguenze di essa, per cui vi sono famiglie di marittimi nelle quali si ha bisogno perfino del pane e del ristoro più semplice per venire in soccorso di un bambino ammalato o della moglie inferma. Eppertanto, onorevoli colleghi, cerchiamo di migliorare le condizioni del naviglio, cerchiamo di trovare le possibilità di assorbimento della mano d'opera nella misura maggiore, ma riconosciamo che l'avvicendamento è ancora una imprescindibile necessità alla quale è doveroso inchinarsi.

E parlando dei marittimi consentitemi di non pensare solamente alla disoccupazione, cioè alla parte quantitativa, ma di considerare i marittimi anche dal punto di vista qualitativo. Voi sapete che non basta avere il libretto di navigazione per costituire un buon corpo di marittimi, bisogna anche avere qualità specifiche. Io voglio a tal fine — e lo faccio incidentalmente — invitare il Governo a dare il più che sia possibile a quelle scuole professionali marittime che sono veramente i vivaio della qualificazione dei nostri marittimi, a quelle 26 scuole E. N. E. M. che hanno sede in varie città d'Italia e nelle quali non si insegna solamente la tecnica, ma si crea lo spirito del marinaio, come ho potuto constatare in scuole come quelle di Fano, Molfetta, Brindisi ed altre ancora. Diamo di più e cerchiamo di migliorare questo capitolo 31 del bilancio, nel quale è scritto: « Sovvenzione alla Cassa nazionale per la previdenza della gente di mare. Sovvenzioni ad istituti, associazioni e società varie attinenti alla marina mercantile ». Qui saranno incluse evidentemente anche le scuole professionali, ed il tutto — direbbe un venditore di prodotti farmaceutici di basso conio — per il vile prezzo di 14 milioni! Immaginate un po' se con 14 milioni si può provvedere a tante cose, e se la cifra conglobata in questo capitolo per la parte che riguarda le scuole di educazione marinara sia una cifra bastevole. Io ricordo quando a Napoli la locale scuola professionale marittima, pochi mesi

fa, stava per chiudere i battenti per mancanza di fondi (sono scuole che vivono col contributo anche delle amministrazioni locali). Io mi permisi di scrivere una lettera sui giornali cittadini e ne derivò un certo slancio da parte di enti ed amministrazioni, in verità più per spirito di solidarietà che per vera e profonda comprensione dell'utile economico. Comunque, il Ministero della marina mercantile, o chi provvede ai suoi fondi, cerchi di dare di più a queste scuole, perché se non è l'organo centrale a mettersi in prima linea, è logico che le amministrazioni locali, oberate da tanti oneri, non potranno fare di più di quel che fanno.

Abbiamo parlato delle navi e dei marittimi; diciamo ora qualche parola sui porti. Bisogna riconoscere che ai porti danneggiati dalla guerra sono state arretrate notevoli se non integrali riparazioni. Bisogna riconoscere che molti porti sono risorti e che l'efficienza è stata quasi recuperata. Il porto di Napoli, che certamente è stato fra i più danneggiati dalla guerra, al punto da aver risentito il 100 per cento dei danni e nella parte muraria, e nelle attrezzature meccaniche, e nella stazione marittima, è quasi in completa efficienza.

Ma occupiamoci dei porti che ancora si reclamano, a causa soprattutto della caratteristica posizione geografica del nostro territorio: i paesi che si affacciano sul mare sono innumerevoli e quasi tutti aspirano alla costruzione del proprio porto. Certo vi sono paesi che hanno ragione di chiederlo, altri no. Ed invero il problema dei porti — come dissi da altro banco rispondendo ad un valoroso collega della sinistra a proposito del porto di Brindisi — non è un problema a sé stante, è un problema connesso con il retroterra, per cui la spesa necessaria alla costruzione di un porto può essere giustificata ove alle spalle di quel porto vi sia un'attività industriale, una attività economica che consenta e legittimi la spesa. Noi purtroppo in Italia abbiamo visto costruire porti inutili o sproporzionati al loro compito: per esempio abbiamo visto vicino alla mia grande Napoli darsi inizio al progetto di un porto gigante la cui costruzione per fortuna si è fermata ai primi passi, ma che avrebbe fatto non solo dissanguare le casse dello Stato, ma avrebbe fatto ridere chissà quante e quante generazioni se il progetto si fosse portato a termine con l'impiego di somme così favolose come quelle che sembravano destinate. Se questo però va detto per i porti che non hanno retroterra, o hanno vicino un grande porto, sicché

il retroterra trova in esso il suo sbocco naturale, non si può dire la stessa cosa per i piccoli porti che sono reclamati e alle cui richieste corrisponde una reale condizione economica. Ho visitato tante zone nella mia qualità di sottosegretario; ricordo — e voglio ricordarlo a voce all'onorevole ministro dei lavori pubblici appena mi sarà dato, perché non ho l'onore di vederlo presente — il porto di una cittadina della sua regione: quel porto di Pozzallo, richiesto ardentemente dalla popolazione e della cui necessità io sono persuaso, perché ho visto che non solo in quella zona vi è un vasto arco di mare privo di qualsiasi approdo, ma che dietro quella cittadina vi è tale fervore di attività produttiva (per esempio la lavorazione delle carrube) da legittimare pienamente la spesa: questo porto è uno di quelli che vanno costruiti perché effettivamente vi sono le condizioni necessarie perché il porto sorga e si sviluppi.

Ma non solamente dei porti dal punto di vista strutturale voglio parlare. Voglio parlare un momento anche dei porti dal punto di vista amministrativo e dal punto di vista economico-politico. Dal punto di vista amministrativo: mi riferisco agli organi periferici del Ministero della marina mercantile, cioè alle capitanerie di porto. Io debbo dire la verità: ho tratto la convinzione che molti settori della burocrazia sono meritevoli di encomio, ma i capitani di porto compiono una funzione estremamente difficile: non si può credere, per soddisfare le esigenze della legge e della vita quotidiana, di quante cognizioni e di quante attitudini dovrebbero disporre i capitani di porto. Dinanzi ad una capitaneria si intrecciano infatti i problemi più complessi e più impensati, da quelli giuridici a quelli sociali, da quelli di diritto internazionale a quelli merceologici, da quelli navali e quelli di polizia: sono innumerevoli le necessità che sovrastano un capitano di porto, ed anche di porti modesti. Non occorre andare a Genova o a Napoli per vederlo, che anzi lì il problema è più facile, perché vi sono più funzionari, ma parlo dei porti minori, dove pure gli stessi problemi sorgono ed hanno bisogno di urgente soluzione.

Ora, onorevoli colleghi, le capitanerie di porto, tranne qualcuna nuova o rinnovata, come quelle di Salerno, di Brindisi, di Messina; sono veramente in condizione da far pena. Eppure i porti sono i biglietti da visita di un paese quando vi si arriva, come è stato detto con frase un po' giornalistica. Se si crede all'utilità della funzione di chi è preposto a disciplinare la vita che si svolge tra il mare e

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

la terra, si diano anche a questo settore possibilità adeguate, e non parlo delle retribuzioni economiche, che sono quelle che sono, ma del decoro stesso delle sedi. Vi è un capitolo del bilancio che riguarda proprio questa materia e che per un momento voglio ricordare, il capitolo 52. Ho accennato al capitolo 31, nel quale erano elencate tante spese, tutte condensate nella piccola somma di 14 milioni. Sentirete adesso quante altre cose si debbono fare con una somma di poco maggiore. Capitolo 52: « spese per attrezzi, arredi, mobili, mezzi nautici e pubblicazioni tecniche inerenti ai servizi delle capitanerie di porto ». E non basta, ma ancora: « corpo di guardia, illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese telefoniche, carburanti e lubrificanti ». Il tutto per 25 milioni!

Onorevoli colleghi, è inverosimile che si possano coprire tutte queste spese con 25 milioni. Vi sono capitanerie di porto dove non si paga la luce, dove non si può pagare la luce. Onorevoli colleghi, risolviamo il tenore, le condizioni di queste capitanerie, se abbiamo veramente a cuore e non retoricamente i problemi che riguardano il mare.

È un'ultima parola su quella che è la parte economico-politica dei porti, cioè sui cosiddetti enti autonomi. Ogni porto che abbia una qualche parvenza di vita vuole il suo ente autonomo. È una specie di vanità, è una corsa al blasone, anche se poi su quel blasone si depositerà una fitta ragnatela.

Ora l'ente autonomo di un porto ha la sua ragione d'essere quando all'ente corrispondono delle vere funzioni di coordinamento, di stimolo, di sviluppo della vita economica; in caso contrario non si fa che aumentare quelle impalcature burocratiche e parassitarie che tutti ben conosciamo e che non arrecano nessun vantaggio all'economia del paese. Io vorrei pertanto che si riducessero questi enti autonomi al minimo necessario, e che venissero conservati soltanto lì ove abbiano dimostrato di svolgere una reale ed efficace azione.

E dovrei ora chiudere, ma non posso astenermi dallo spendere ancora poche parole per un settore della marina mercantile che non è, si badi, in prima linea, ma che ne fa parte integrante: intendo alludere al settore della pesca. Lo dissi anche ad un congresso di Napoli: i marittimi che esercitano la pesca sono marittimi come coloro che solcano gli oceani, perchè sono soggetti agli stessi pericoli e vivono essi pure sul mare. Per cui in verità non comprendo come al Senato possa essere stata avanzata la proposta che tutto

quanto attiene alla pesca debba tornare alla competenza del Ministero dell'agricoltura. La pesca è prevalentemente marittima, onorevoli colleghi, e deve pertanto rimanere al Ministero della marina mercantile. È un problema del resto che si dibatte da anni. Andai al Ministero e mi si sottopose la questione; uscii dal Ministero dando una risposta alla Presidenza del Consiglio, che me ne aveva richiesto, con la quale proponevo l'unificazione dei servizi in seno al dicastero della marina mercantile.

La unificazione dei servizi è indispensabile per tutte quelle ragioni che sono state ripetute a iosa, e che sarebbe veramente superfluo ricordare ancora. Però non bisogna confondere la unificazione dei servizi dal punto di vista burocratico con la creazione di un commissariato per la pesca o di un sottosegretario *ad hoc*. Coloro che chiedono ciò non si rendono conto che non è l'esistenza di un commissariato o di un sottosegretario che risolve il problema della pesca. Il problema si risolve altrimenti. Essi partono da una premessa errata, suppongono cioè che una volta istituito un commissariato tutti i problemi della pesca, siano essi di carattere internazionale, o finanziario, o industriale, o lavorativo, o come che sia, possano trovare sollecita soluzione in quella sede: il che, secondo me, è una cosa impossibile, perchè nessun dicastero rinunzierà mai alla sua specifica competenza. Per cui, sgombrato il terreno da questa illusione, viene a mancare ogni base alla richiesta dell'alto commissariato per la pesca. Quello che si impone invece, come ho detto, è di serbare al Ministero della marina mercantile il settore della pesca, unificando i servizi burocratici.

Onorevoli colleghi, i pescatori hanno avuto ed hanno una magnifica letteratura. Però ancora non vedono nessuna soluzione pratica. Hanno avuto forse un grande poeta, un vero Omero moderno, e lo ha dato la Sicilia: Giovanni Verga. *I Malavoglia* è veramente il grido di dolore, l'invocazione umana di questa categoria forte ed ignorata. Ma le cose, onorevoli colleghi, non hanno fatto un passo avanti!

Capisco che a questo punto alcuni diranno: ma anche tu non hai fatto niente. Questo forse non è esatto, ma come ho dichiarato in principio io qui non sono tanto per dire quello che si è fatto: l'esame di coscienza credo che si debba fare soprattutto guardando verso l'avvenire. I pescatori sono una moltitudine in Italia e sono sparsi per tutte le tre costiere del nostro paese, vivendo in condizioni di estrema miseria. Quale è la maniera per risolvere il loro problema? Bisogna

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

andare alla base delle cose. Bisogna dare a costoro la possibilità di rimodernare, di aggiornare i loro strumenti di lavoro. Non è che i nostri pescatori rendano poco, non è che non sappiano pescare: è che vanno ancora avanti con navi che in gran parte si possono chiamare veramente preistoriche. Se si pensa infatti che la motorizzazione in alcuni paesi si è fatta avvalendosi dei motori dei carri armati, al punto che i motopescherecci si chiamano (che Iddio allontani queste parole!) « carri armati »; se si pensa che una marina importante come quella di Chioggia ha motorizzato il « bragozzo » che per la sua conformazione non si presta alla motorizzazione perchè ha lo scafo piatto laddove occorre che lo scafo di un natante abbia la possibilità, attraverso l'impulso del motore, di fendere le acque, voi comprendete che anche dove si è creduto di fare un passo avanti verso la modernizzazione, in effetti non si è rimasti che a mezza strada. E non vi parlo delle altre imbarcazioni minori che vanno ancora a vela o con motori adamiatici! Io, a suo tempo, ho insistito presso i rappresentanti del settore finanziario in seno al Governo, ho proposto e richiesto e ritorno a proporre che si faccia luogo ad un credito peschereccio. Un miliardo, non donato ai pescatori, poichè qui non si tratta di donare nulla, pur trovandoci in un paese dove si sono conferiti e si conferiscono miliardi a tante industrie che ben poco fanno sapere dell'impiego, un miliardo, dicevo, dato in prestito a basso interesse, al 2 o al 3 per cento, potrebbe far migliorare e di molto le condizioni di produzione e di lavoro della pesca.

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

**SALERNO.** Affrontato il problema delle navi, si profila quello delle aree di pesca. È un problema grave: l'Italia ha coste aride e sprovviste di pesci: la pescosità, invece, è elevata lungo le sponde di altri paesi, come quelle della Jugoslavia. È inutile che io ricordi l'accordo dell'aprile 1949 intervenuto con la Jugoslavia e il convegno di Ancona dell'agosto ultimo in cui fu richiesto dai presenti un solido concorso da parte dello Stato per pagare quel miliardo e mezzo stabilito come canone di accesso alle coste slave, canone che nessuno ha pagato, per cui i nostri pescatori rischiano continuamente la vita. È necessario che la via degli accordi sia ripresa con tutti gli Stati, che si ristabilisca una situazione normale, che si dia ai nostri pescatori

la possibilità di lavorare in un clima tranquillo e non in una permanente situazione di pericolo.

Il problema più essenziale, però, nel settore della pesca è un altro. In questo settore il lavoratore suda, stenta, si sottopone ai più gravosi rischi per catturare il pesce: e dopo tutto questo deve subire l'umiliazione di guadagnare una miseria sul prodotto. Infatti egli porta il frutto del suo lavoro ai mercati ittici, e i mercati ittici sono gestiti dai comuni. Per cui lì dove dovrebbe cominciare il ciclo delle realizzazioni del suo lavoro, finisce, al contrario, la sua attività. Con questo risultato, naturalmente che a lui il prodotto viene pagato a bassissimo prezzo, e i guadagni della vendita e del consumo li intascano gli altri. Tempo fa, all'inizio del mio incarico di sottosegretario di Stato per la marina mercantile, proposi ad un ministro allora in carica, e di un settore tecnico, la possibilità di risolvere il problema dei pescatori. Quel ministro insorse come possono insorgere tutti coloro che non conoscono esattamente i termini del problema, e mi disse: « come, si lamentano i pescatori, quando il pesce delle qualità più modeste costa al mercato 500 lire al chilo? ». Ed era verissimo, il pesce costava esattamente 500 lire. Senonché di tale somma al povero pescatore vanno soltanto poche decine di lire; il resto lo intascano altri.

Qual'è allora la soluzione da adottare? Io ho avuto occasione di ripeterla più volte, di scriverne, e l'onorevole Capalozza in un recente dibattito parlamentare ebbe la bontà di citarmi in proposito. L'unica soluzione di questa ingiusta situazione è quella di affidare i mercati ittici alle cooperative dei pescatori. Trattasi di una esigenza di giustizia attraverso la quale si potrebbe, oltre tutto, realizzare una antica e mai ascoltata aspirazione: intendo alludere alla previdenza dei pescatori che, come sapete, costituiscono l'unica categoria di lavoratori cui manca qualsiasi forma, anche la più modesta e la più elementare, di previdenza sociale: sicché la morte o la malattia di uno di questi disgraziati è come la morte o la malattia di un qualsiasi quadrupede. Evidentemente non è facile trovare i mezzi per creare la organizzazione assicurativa e previdenziale, ma questo che ho indicato è l'unico sistema che la renda possibile. Certamente, per portare a buon fine la cosa, occorrerà anche, e prima di tutto, la buona volontà degli interessati. I pescatori sono cara e brava gente, io ne ho fatto sempre le lodi perché li amo, li apprezzo e li

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

ammiro; parecchi sono vicini al mio cuore e, in senso più materiale, non lontani dalla mia stessa abitazione: io so quanti stenti compiono per vivere la loro misera vita. Occorre però riconoscere che hanno qualche difetto, e soprattutto quello di non essere facilmente associabili. C'è ancora fra di loro uno spiccato senso di individualismo che nuoce enormemente. Alcune delle cooperative fra di loro costituite non sono vere cooperative. Occorrerà quindi stimolare in essi il sentimento di solidarietà, occorrerà far sì che le cooperative non siano una finzione giuridica fatta per gabellare i soci o lo Stato, ma siano veramente in grado di rispondere ai fini della cooperazione.

Se a tanto si giungerà, i pescatori potranno anche tentare l'altro campo del processo economico, quello cioè della distribuzione e del commercio, per il quale occorre una seria e specifica organizzazione. Voi sapete che il pescato è un prodotto singolare, un prodotto facilmente deperibile. Già ad Ancona, con un tecnico di valore, il professor De Marzi, in un congresso della pesca, discutemmo questi problemi, quelli della capacità nutritiva dei prodotti ittici e quelli della distribuzione. È incredibile come sia ancora arretrata la rete di distribuzione dei prodotti ittici, e come limitato il consumo. Esso non va oltre i 4 chili a persona! E trattasi di una media, perché a mano a mano che si va verso l'interno della penisola, specie verso la dorsale appenninica, il consumo si riduce sensibilmente fino a scomparire del tutto. Vi sono infatti popolazioni che non hanno quasi mai visto i prodotti della pesca, e non li consumano; e se arriva loro qualche cosa, è roba di scarto. Naturalmente questo fatto, invece di incoraggiare il consumo, lo allontana, perché l'arrivo di questi prodotti è come l'arrivo di una pestilenza. In una situazione siffatta è doveroso stimolare la produzione e valorizzarla, attraverso le cooperative dei pescatori.

Onorevoli colleghi, tutto quanto ho avuto l'onore di esporvi riguarda la marina mercantile per modo di dire; in effetti riguarda l'intero Governo. Quello che vi ho detto esige l'amore, la conoscenza di questi problemi, l'amore e la conoscenza del mare da parte di tutti coloro che del Governo fanno parte, perché questi problemi, come avete visto e come sapete, sono ad irradiazione, cioè partono dal Ministero della marina mercantile, ma in effetti mettono capo al Ministero degli esteri, al Ministero dell'interno, al Ministero del lavoro, al Ministero dell'industria e so-

prattutto confluiscono in quel ministero-base che è il Ministero del tesoro. Quindi, non è il problema di un solo dicastero: quello della marina mercantile, è il problema di tutti, problema che bisogna — secondo me — affrontare con coraggio! Bisogna amarlo questo mare, amarlo non solamente con le buone intenzioni e con le molte promesse, ma amarlo come l'amano coloro che lo portano nel sangue e nell'anima come una passione fin dalla nascita; perché il mare ha le sue caratteristiche sentimentali, è un motivo letterario, pittorico e, possiamo dire, anche balneare: ma è soprattutto un problema economico-sociale, un problema di completa umanità!

Onorevoli colleghi, vi sono dei tradizionalismi anche negli schemi economici. Bisogna uscire da questi tradizionalismi. Basta coi semplici sbocchi della millenaria agricoltura e dell'artigianato! Che essi abbiano anche il loro impulso, ma si comprenda e si sappia che altri sbocchi vi sono per il lavoro e per il benessere! Onorevoli colleghi, è questo il bisogno che oggi si deve avvertire e comprendere; e questo bisogno deve essere inteso come la necessità di allargare il più possibile l'interesse del paese sul mare. Purtroppo oggi il mare riguarda pochè e ristrette categorie, e questo è il male! Bisogna che esso diventi sempre più la fonte di lavoro e la speranza dell'avvenire; bisogna che sul mare si concentrino gli sguardi e le cure di tutti coloro che sono al Governo! Solo così noi forse sapremo scoprire quei nuovi, maggiori orizzonti verso i quali è bene che si incammini l'Italia! (*Vivi applausi a sinistra, al centro e a destra — Molte congratulazioni*).

#### Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

#### Si riprende la discussione dei bilanci.

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

GATTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi! L'onorevole Salerno vi ha parlato a lungo e con facile e bella eloquenza delle grandi e delle medie navi e degli eroici marinai che affrontano il mare aperto. Io vi parlerò assai brevemente e con più sommessa voce delle piccole navi, delle piccolissime navi, delle barche, di quelle barche però che nel trasporto svolgono un compito

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

lodevole, in passato anche notevole, e che danno pure vita e lavoro ad una parte numerosa della nostra popolazione. Vi parlerò cioè della navigazione fluviale che quasi quasi al Ministero dei trasporti non si sa che esiste.

Io ho letto con molta attenzione la relazione dell'onorevole Monticelli, relazione pregevole, che gli è costata fatica e studio, ma nella quale però i problemi della navigazione fluviale sono dimenticati, tranne per la parte che riguarda la navigazione lacuale. Dico subito che non ritengo che l'omissione sia dovuta all'onorevole Monticelli: è il prodotto, vorrei dire, dell'aria che spira al Ministero dei trasporti per quanto riguarda la navigazione fluviale; il Ministero è un po'... agnostico in materia.

Per il passato l'onorevole È un regolamento che la navigazione fluviale avrebbe ripreso tono, ed affermò in suo discorso del 30 ottobre 1948: « Lo riprenderà, quando emaneremo il regolamento. Per essa si aprono oggi nuove possibilità di sviluppo, in virtù delle disposizioni del regolamento, approvato il 17 settembre scorso, per l'esecuzione del codice di navigazione ».

Ora mi dispiace di dover dire che questo regolamento, in pratica, non è stato, quasi attuato. Inoltre questo regolamento non è adatto alla navigazione fluviale. È un regolamento che pare fatto da tecnici delle ferrovie, da tecnici che non conoscono la materia. Ciò è tanto vero che gli stessi compilatori hanno dovuto riconoscere che titoli di questo regolamento devono essere mutati se si vuole che la navigazione fluviale possa avere sviluppo. Ed è essenziale e fondamentale avere un regolamento per la navigazione interna, perchè esso è la base per ogni suo possibile sviluppo. Per il passato la navigazione interna ha avuto uno sviluppo notevole, ed anche attualmente svolge nel mondo dei trasporti una sua attività che, anche a detta del ministro e dello stesso relatore, se non è notevole, è pur sempre apprezzabile.

Noi in Italia abbiamo al presente 2132 chilometri di linee fluviali navigabili (sono esclusi dal computo i laghi). Abbiamo avuto su questo settore una diminuzione di 80 chilometri di linee navigabili perchè nel 1931 ne avevamo 2212. Per il passato il traffico della navigazione fluviale nei porti era notevole. Mi piace ricordare ad esempio che nel 1937 il solo porto di Venezia aveva un traffico di 1.422.374 tonnellate per la sola navigazione fluviale: un traffico quindi no-

tevole e (vorrei dire tale da costituire da solo il traffico di un grande porto).

Nel 1948 il traffico fluviale nel porto di Venezia era al disotto delle 350.000 tonnellate, cioè meno di un quarto, e nel 1949 è sceso ancora. Milano, che nel 1938 aveva 511.610 tonnellate di traffico, oggi ne ha meno della metà. Così Ferrara è ridotta ad un terzo, Pontelongo pure. Abbiamo quindi una diminuzione enorme nei traffici della navigazione fluviale, una diminuzione che, nella media, si può calcolare vicina ai due terzi.

Anche nel traffico lacuale le cose non vanno molto meglio. Nel lago Maggiore, dove nel 1930 vi era un traffico di 94.865 tonnellate, nel 1948 si è avuto un traffico di 33.341 tonnellate, e nel 1949 il traffico è diminuito ancora; il lago di Como, che aveva nel 1938 un traffico di 156.064 tonnellate, oggi ha un traffico inferiore alle 54 mila tonnellate; il lago d'Iseo, da un traffico di 543.724 tonnellate che aveva nel 1939, è sceso a 167.000 tonnellate, cioè poco al di sopra di un quarto; il lago di Garda ha il traffico ridotto ad un sesto del normale.

Vi è cioè una diminuzione spaventosa in tutti questi traffici. Eppure, se noi vediamo i dati medi dei traffici degli anni 1931-35, noi vediamo che allora la navigazione interna tenne con un certo successo il suo posto sia rispetto alle ferrovie, sia rispetto al traffico marittimo. Difatti negli anni 1931-35 abbiamo per la navigazione interna un traffico annuale medio di 5 milioni di tonnellate e di 163 milioni di tonnellate-chilometri; per le ferrovie un traffico di 44 milioni di tonnellate e di 9 miliardi e 300 milioni di tonnellate-chilometro; per la marina mercantile un traffico di 36 milioni di tonnellate. Quindi la navigazione interna costituiva allora l'11,5 per cento del traffico delle ferrovie e circa il 14 per cento dei traffici marittimi. E se poi noi mettessimo in relazione tali dati con lo sviluppo delle linee della navigazione interna e delle linee ferroviarie, allora essi assumerebbero un significato ancora maggiore. Riferendoci infatti ai 2132 chilometri di linee fluviali navigabili ed ai 16264 chilometri di ferrovie, noi abbiamo un traffico di 81 mila tonnellate-chilometro per la navigazione interna, e di 570 mila tonnellate-chilometro per le ferrovie, e ciò significa che, tenendo presenti tali dati, le linee fluviali navigabili hanno un traffico che costituisce il 14 per cento del traffico misurabile in tonnellate-chilometro delle ferrovie.

Le cifre esposte stanno a dimostrare che la navigazione interna ha una sua funzione

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

di essere, un suo traffico, delle merci che confluiscano, per leggi economiche, ad essa. Se poi considerassimo che le ferrovie sono attrezzatissime e hanno una loro organizzazione moderna, mentre la navigazione interna è allo stato quasi primordiale, noi dovremmo trarne non solo la conseguenza che la navigazione interna ha un settore di attività nel quale è viva e vitale, ma anche quella che se noi riuscissimo a potenziare la navigazione interna, probabilmente avremmo tutto un movimento di merci che si dirigerebbe verso di essa, soddisfacendo alle necessità di determinati traffici e di determinate zone. Ed ancora non è vero che con la navigazione fluviale si trasportino soltanto ghiaia e sabbia, cioè materiali da costruzione, come normalmente si sente dire (questi costituiscono il 40 per cento del volume complessivo della navigazione fluviale); ma vengono anche trasportati prodotti agricoli, alimentari, carbone, concimi, acciaio, ghisa, ferro, prodotti lavorati e semilavorati. Vi è, cioè, un'ampia gamma di materiale e di merci che vengono trasportati per via fluviale.

Ed ancora — lo riconosce lo stesso relatore nella sua relazione — è notevole il numero di persone che vive con la navigazione fluviale: si possono calcolare dalle 35 alle 40 mila. Se aggiungiamo le persone addette alle attività connesse, come quelle cantieristiche, la cifra aumenta di parecchio.

Questa attività ha notevole importanza, specie in certe regioni, come il Veneto e la Lombardia; importanza che è stata riconosciuta anche dall'onorevole Corbellini nel suo discorso sul bilancio dello scorso anno: « La navigazione interna — egli disse — avrà quindi anche in Italia una attività, non certamente notevole, ma pur sempre apprezzabile ».

E quale è la situazione attuale di questa navigazione interna? È una situazione disastrosa. Le barche marciscono nell'acqua, perché non lavorano. Qual'è la ragione determinante di questa stasi? Si vuole cercare di rimediare alla situazione attuale della navigazione interna? È una domanda che facciamo, perché se questa attività non verrà aiutata, essa è destinata a morire. Ed è meglio che i navigatori fluviali sappiano quale sarà la loro sorte ed evitare di farli morire per lenta agonia, che è la morte peggiore.

Che cosa si potrebbe fare per migliorare la situazione della navigazione interna?

È evidente che nella trattazione di questo problema dovrò uscire, talvolta, dallo stretto ambito del Ministero dei trasporti, perché i

problemi sono connessi fra di loro e, per forza, dovrò parlare anche di attività di altri Ministeri. Ma è evidente che il problema centrale — quello della vita o della morte di questa attività — è problema del Ministero dei trasporti e che quindi è il ministro dei trasporti — come del resto, ammetteva lo stesso onorevole Corbellini nel citato discorso — quello che deve fare da centro motore al fine di risolvere la crisi. E poi si sa che questi problemi non si possono trattare come fossero compartimenti stagni.

Se l'amministrazione delle ferrovie avesse dovuto risolvere il problema delle rotaie e della viabilità attendendo che il ministro dei lavori pubblici facesse i relativi lavori, e il problema della costruzione delle locomotive con il ministro dell'industria e del commercio, la ricostruzione ferroviaria in Italia sarebbe ancora molto indietro. È proprio perché le ferrovie hanno la possibilità di una unità di azione, di provvedere, cioè, a tutto il loro necessario, che esse hanno potuto realizzare con uno slancio meraviglioso la loro ricostruzione, il che le rende ammirate anche all'estero. E di questo va lode al ministro dei trasporti.

La critica al ministro io la faccio per la navigazione interna. I navigatori interni chiedono anzitutto una cosa fondamentale: la strada per navigare.

In che situazione sono le rotaie, le stazioni, gli scali-merci — per adoperare dei termini ferroviari — della navigazione interna? Cioè, in quale situazione si trovano le vie fluviali, le darsene, i porti? Perché è evidente che, se non vi è la strada per camminare, se non vi è la via acqua per poter navigare, è inutile che noi trattiamo il problema della navigazione interna.

Il primo fondamentale esame che dobbiamo fare è dunque questo: vedere se vi sono le strade acquee, vedere, qualora queste strade acquee vi siano, se vi è la possibilità di fare i lavori accessori per conservarle; perché, se non vi è questa possibilità, è meglio dirlo francamente. Questa massa di gente cercherà un po' alla volta di rivolgersi verso altre attività di lavoro. Si sarà per lo meno attenuata la loro tragedia.

E qui vi sono le note dolenti. Purtroppo, la gran parte delle strade fluviali stanno interrandosi. Da troppi anni non si fanno opere di manutenzione, soprattutto opere di dragaggio e di scavo. Vi sono dei canali, come quello di Mestre, che non si scavano da 60 anni. Vi sono altri canali, come un lungo tratto del canale lombardo, dove non passano che bar-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

chette da diporto. È una situazione gravissima, della quale il magistrato alle acque di Venezia si è gravemente preoccupato. Se non si provvederà alle opere di scavo dei canali, fra qualche anno la navigazione interna, che rappresenta un'attività cospicua delle regioni veneta e lombarda, sarà completamente ferma. Non vi sarà la possibilità di navigare perchè mancheranno le vie acqued. Non è, questo, un voler rendere le cose più gravi di quando esse effettivamente siano; è, purtroppo, una situazione tragica e reale. L'anno scorso il provveditore alle opere pubbliche di Venezia mi disse chiaramente che se andiamo avanti così, fra non molto non avremo più la possibilità di navigare perchè i canali si interreranno.

Che cosa vogliamo fare? La vogliamo conservare, o no, la navigazione interna? Se la vogliamo conservare, allora dobbiamo darle la cosa più semplice, più naturale e indispensabile, quella di cui non si può fare a meno: le strade per camminare.

Onorevole ministro, vi è una notevole massa di gente che vive della navigazione interna. Lei deve dire se deve ancora continuare in tale attività. Ma se la sua risposta è positiva, lei deve impegnarsi a fare il minimo indispensabile perchè possa continuare il suo lavoro. Altrimenti dica chiaramente: badate, non abbiamo i mezzi per venirvi incontro; se volete continuare, fatelo a vostro rischio e pericolo, ma noi non possiamo venirvi incontro. Almeno sapranno come regolarsi.

Ma non vi è solo il problema dell'interramento dei canali, che pure è il problema principe della navigazione fluviale. Vi è anche il problema dei manufatti non ricostruiti.

Ieri, o l'altro ieri, è stata aperta finalmente al traffico la conca di Cortellazzo. Io ne ringrazio l'onorevole ministro, però lo avverto che non è assolutamente sufficiente. Le vie acqued hanno una loro continuità e, se tutte le conche di una via, non sono messe a posto, è evidente che il traffico si può fare solo fino ad un certo punto e non oltre.

Vi sono poi da mettere a posto le attrezzature dei porti, degli scali, delle darsene. Ma soprattutto bisogna, se vogliamo che la navigazione interna viva, scavare le vie acqued perchè le barche possano passare. Questo possiamo e dobbiamo farlo; e non occorre nemmeno impiegare dei miliardi. Basta adibire continuamente qualche draga a questo lavoro. Il materiale del genio civile di Rovigo non è sufficiente. Bisogna aumentarlo.

E poi bisogna provvedere alle segnalazioni ai margini e alle svolte dei canali che

fanno capo alla laguna veneta e a quella di Murano; perchè le segnalazioni in questi canali sono come gli scambi, come i dischi per le linee ferroviarie. Anche i naviganti hanno bisogno di sapere dove vi sono secche e dove le loro barche possono navigare con una certa sicurezza. Queste segnalazioni non dovrebbero costare eccessivamente, ed io ritengo che con un po' di buona volontà si potrebbe metterle.

Quali sono i mezzi che noi vogliamo fare navigare in questi corsi d'acqua? Quali sono le condizioni della flotta di questi navigatori interni? Diciamo subito che non vi sono dati molto precisi al riguardo, perchè l'attuale situazione legislativa, in relazione all'obbligo della registrazione e della immatricolazione dei natanti, è insufficiente e confusa. Comunque, stando ad un censimento fatto nel 1946, a cura della sezione autonoma della navigazione interna del Ministero dei trasporti, ispettorato per la motorizzazione, si avrebbero i seguenti dati: 51 rimorchiatori per un complessivo di 3.500 cavalli-vapore; 245 natanti da 50 a 100 tonnellate per un complesso di 17.837 tonnellate; 271 natanti da 100 a 200 tonnellate per 42.743 tonnellate; 12 natanti di oltre 400 tonnellate per complessive 5.850 tonnellate; altri natanti, in specie da 200 a 400 tonnellate, fino a raggiungere un tonnellaggio complessivo di 78.914 tonnellate di stazza.

Si tratta di natanti in gran parte costruiti in legno, di vecchio tipo, che si dovrebbero rinnovare. A questo proposito furono fatte delle promesse abbastanza precise nel discorso tenuto dall'onorevole Corbellini l'anno scorso. Egli disse: «A tal fine abbiamo predisposto un progetto di provvedimento diretto ad estendere alla navigazione interna, con delle agevolazioni fiscali e dei contributi dello Stato, le concessioni che sono state date alla marina mercantile con le leggi Cappa e Saragat, relative alla costruzione, trasformazione e motorizzazione del naviglio».

Ci si propone dunque di estendere la famosa legge Saragat alla ricostruzione di questo naviglio. Questo è ribadito anche nella relazione, ove, se non ho inteso male, si dice che la legge sarà resa operante non solo per il naviglio lacuale, ma anche per quello fluviale.

MONTICELLI, *Relatore*. Sì, anche per quello fluviale.

GATTO. Mentre la legge Saragat ha avuto un effetto molto relativo, come abbiamo inteso poco fa dall'onorevole Salerno, nei riguardi delle grosse e medie navi, invece io ritengo che essa avrà un ottimo effetto nei

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

riguardi del piccolo naviglio. Bisognerebbe inoltre ispirarsi a criteri di agevolazioni tributarie nei confronti dei costruttori di nuovo naviglio al fine di invogliarli a potenziare e modernizzare la flotta. Vi è poi una questione grossa, quella della liquidazione della perdita dei natanti in conseguenza delle requisizioni fatte dalla «Mittelmeer Reederei». Il patrimonio della «Mittelmeer Reederei», che lo Stato ha avvocato a sé e che ammonta a miliardi, in verità non è di proprietà dello Stato, ma dovrebbe andare a risarcire questi danni. Ed anche questa potrebbe essere una via per mettere questo naviglio in condizione di poter far fronte alla concorrenza della ferrovia e dei camion. Perché se vi saranno le vie acquedotte, se vi sarà qualche agevolazione, come quella che ho esposto e quelle di cui ora dirò, la navigazione interna avrà un proprio settore di traffico dove vincerà ogni concorrenza: indubbiamente essa è meno costosa e può quindi trasportare, specie le materie povere, a condizioni che altri mezzi di trasporto non possono praticare. Ed è per questo che la navigazione interna ha una sua ragion d'essere, a mio parere, anche nella vita economica moderna.

Vi è infine un'altra agevolazione che insistentemente è stata chiesta, che è stata anche promessa l'anno scorso, ma che ancora non si è vista: la diminuzione del costo dei carburanti attraverso l'estensione anche alla navigazione fluviale del famoso decreto legislativo 10 ottobre 1946, n. 236, promessa anche questa fatta esplicitamente dal ministro Corbellini l'anno scorso. In tale decreto legislativo si prevede l'esenzione delle imposte di fabbricazione sugli olii minerali destinati al consumo delle navi nei porti dello Stato. Ora non si riesce a comprendere perché questo beneficio non sia stato esteso anche alla navigazione fluviale, dal momento che è pacifico, per interpretazione costante data dallo stesso Ministero, che gli impianti nelle acque interne sono considerati, a tutti gli effetti, come porti. L'unica ragione potrebbe essere quella che la navigazione fluviale dipende dal Ministero dei trasporti anziché da quello della marina mercantile.

Vi è di più: la stessa legge dice chiaramente quali sono le voci che devono intendersi escluse da tale beneficio, e le elenca in questo modo: le droghe, le gru galleggianti, i pontoni, ecc. Ora, se solo queste voci sono escluse e se gli impianti delle acque interne sono considerati come se fossero porti, rimane un mistero perché tale beneficio non sia stato esteso anche alla navigazione flu-

viale. Questo beneficio è stato ripetutamente promesso: concederlo risponde a giustizia, perché, se noi lo diamo ai grandi complessi come possono essere quelle imprese che esercitano navi grandi o navi di medio tonnellaggio, non si vede perché debba essere negato alle imprese più modeste. E non è neanche un provvedimento che incida gravemente sulle finanze dello Stato, perché tutto si ridurrà ad una minore entrata di circa 100 milioni annui. Non si tratta, in sostanza, neppure di riparare ad una ingiustizia, perché la cosa è più semplice: si tratta di interpretare esattamente una legge che già c'è, si tratta di emanare una circolare che interpreti esattamente una legge.

Ed è questa una delle fondamentali richieste, non solo perché è cosa promessa, ma perché è necessaria. I più piccoli non possono far fronte alla concorrenza se, anziché avere delle agevolazioni, come sarebbe logico in base a criteri di giustizia — a meno che anche noi non vogliamo approvare la teoria che è giusto che i pesci grandi mangino i pesci piccoli — non dovessero avere neanche i vantaggi che hanno i più grandi. Non vi è dubbio quindi che l'estensione di questi vantaggi si deve fare.

E vi è ancora un'altra questione sulla quale noi chiediamo l'intervento del Ministero, quantunque non sia una questione di sua competenza: si continua a ritenere che l'attività di questa gente sia quale era una volta, si continua a tassare i navigatori interni non tanto per l'entità del loro lavoro, quanto per la capacità di lavoro che ha la barca che essi posseggono. Non è un problema di competenza di questo Ministero, siamo d'accordo; ma il Ministero che deve tendere a sanare la situazione di questa categoria, può però dire quale sia la situazione e quali possono essere i rimedi per dare un po' di respiro a questo particolare settore della vita di trasporti. E uno dei respiri che si può dare, è anche questo. In fondo oggi si arriva a questo assurdo: che ai navigatori interni si chiede uno sforzo di contribuzione nettamente superiore alle loro capacità contributive, e poi essi vedono che questo loro denaro va, magari, a sanare il bilancio delle ferrovie che sono loro concorrenti: si chiede loro una forma di autolesionismo!

La situazione è grave: bisogna cercare di vedere questo problema della navigazione interna nel suo complesso generale e di risolverlo. È noto anche che da parte dei navigatori interni vi è l'aspirazione a passare alle dipendenze del Ministero della marina mercan-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

tile per più ragioni: prima di tutto perché essi, se hanno avuto dei vantaggi, li hanno sempre avuti dalla marina mercantile. Per esempio i benefici della legge 10 marzo 1948, per i finanziamenti alle costruzioni, essi li hanno ottenuti dalla marina mercantile; così pure i benefici del decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686, per il ripristino del naviglio sinistrato. Non solo: ma dalla legge Saragat si sono visti esclusi proprio perché non facevano parte della marina mercantile, e così pure dalle esenzioni e facilitazioni in materia di carburanti.

Ora è evidente che di fronte ad una situazione di questo genere essi aspirino ad andare in quel Ministero dove, anche per una ragione che possiamo dire morale, si sentono più a casa loro. In fondo la barca, grande o piccola che sia, ha una prora e una poppa e marinaio si usa chiamare chi naviga, sia che navighi in alto mare, sia che navighi più modestamente nelle acque fluviali. I navigatori non sono semplicemente dei trasportatori. Essi sentono di avere più in comune la loro vita coi marinai, e quindi con la marina mercantile, che non coi trasportatori, col Ministero dei trasporti, colle ferrovie. La loro tendenza a passare alle dipendenze del Ministero della marina mercantile è viva. Io vorrei che questo problema fosse esaminato, perché indubbiamente ha portato dei danni notevoli alla navigazione interna il fatto di non essere inquadrata nelle attività del suo ministero naturale, che è il Ministero della marina mercantile. Il Ministero dei trasporti non si preoccupa certo molto della navigazione fluviale. Ad un certo momento ci siamo preoccupati di vedere cosa ci fosse in bilancio per questa attività: abbiamo visto una cifra globale di 3.500 milioni, per un complesso di attività tra cui era elencata anche la navigazione fluviale. Ci siamo fatti premura di scrivere al Ministero dei trasporti (direzione generale, prima sezione, navigazione interna) chiedendo quanta parte di questi 3.500 milioni toccasse ai navigatori interni. Ci hanno risposto in una maniera molto... semplice: i 3.500 milioni servono per quello che è scritto nel bilancio: servono, tra le tante altre cose, anche per la navigazione interna, senza dirci ciò che chiedevamo, cioè quanto andasse per la navigazione interna.

Vi è l'impressione fra gli interessati che i loro problemi al Ministero non siano sentiti e che la navigazione interna sia uno di quei settori di attività che si continuano a tener vivi, vorrei quasi dire per tradizione, ma non perché se ne riconosca la necessità. E invece

il punto su cui vogliamo sentire una risposta è questo: vi è o no questa necessità? Ritenete o no che questa attività debba continuare a vivere? È una domanda precisa che facciamo; noi abbiamo proposto solo pochi problemi; ce ne sarebbero evidentemente molti altri, ma a che cosa servirebbe accatastare tanti problemi che non verrebbero poi risolti? Inutile discutere se le fragole siano buone o cattive, quando sulla tavola manca il pane.

Noi vi chiediamo una cosa essenziale: la via fluviale; vi chiediamo di mettere la navigazione fluviale nella condizione di poter migliorare i propri natanti attraverso la concessione di benefici che già avete dato alle sorelle maggiori, le navi di medio e grande tonnellaggio; vi chiediamo di metterla in condizione di poter vivere attraverso un alleggerimento fiscale. Così facendo, vi poniamo una questione di ordine generale. Ora c'è il grande progetto della Venezia-Locarno che ha importanza di carattere internazionale. Questa Venezia-Locarno si deve fare, non solo per volontà nostra, ma anche di altri paesi, che concorrono nella spesa. Si è pensato che una Venezia-Locarno serve solo in quanto vi sia una navigazione interna fluviale efficiente?

Si ritiene o non si ritiene che questa navigazione fluviale abbia ancora una funzione sociale ed economica? Se lo si ritiene, come io fermamente credo, facciamo sì che essa possa vivere: che se diversa fosse l'opinione del ministro, se si ritenesse che quello della navigazione fluviale fosse un mezzo di trasporto sorpassato, se si ritenesse che un problema sociale non vi sia connesso, nel senso che le 35 mila e più persone che vivono della navigazione interna fluviale possano essere lasciate naufragare nel mare della disoccupazione e della miseria, lo si dica francamente e questa gente cercherà allora di dedicarsi ad un'altra attività economica.

Questa è la nostra domanda. Ci si dia una risposta, affinché 40 mila persone sappiano come doversi comportare. (*Applausi al centro e a destra*).

#### Risultati della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico i risultati della votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge.

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'agricoltura e delle foreste per

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1062):

Presenti e votanti . . . . .	406
Maggioranza . . . . .	204
Voti favorevoli . . . . .	297
Voti contrari . . . . .	109

(La Camera approva).

« Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1065):

Presenti e votanti . . . . .	406
Maggioranza . . . . .	204
Voti favorevoli . . . . .	296
Voti contrari . . . . .	110

(La Camera approva).

« Stato di previsione della spesa del Ministero del commercio con l'estero per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (1066):

Presenti e votanti . . . . .	406
Maggioranza . . . . .	204
Voti favorevoli . . . . .	302
Voti contrari . . . . .	104

(La Camera approva).

« Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1950 al 30 giugno 1951 » (Approvato dal Senato) (1202):

Presenti e votanti . . . . .	406
Maggioranza . . . . .	204
Voti favorevoli . . . . .	296
Voti contrari . . . . .	110

(La Camera approva).

e della proposta di legge:

NEGRARI ed altri: « Provvedimenti per i comuni di Aulla, Villafranca, Filattiera, Pontremoli, Fivizzano, Seravezza, Pietrasanta, Stazzema e Forte dei Marmi » (722):

Presenti e votanti . . . . .	406
Maggioranza . . . . .	204
Voti favorevoli . . . . .	311
Voti contrari . . . . .	95

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adonnino — Alicata — Admirante — Amadei Leonetto — Amadeo Ezio — Amatucci — Ambrico — Ambrosini — Amendola Pietro — Andreotti — Angelini — Angelucci Nicola — Arcaini — Arcangeli — Armosino — Artale — Audisio — Avanzini — Azzi.

Babbi — Baglioni — Bagnera — Baldasari — Balduzzi — Barbina — Barèsi — Barontini — Bartole — Basso — Bavaro — Bazzoli — Bellavista — Belliardi — Belloni — Bensi — Benvenuti — Bernardinetti — Bernieri — Bersani — Berti Giuseppe fu Giovanni — Bertinelli — Bertola — Bettiol Francesco — Biagioni — Bianchini Laura — Bianco — Biasutti — Bigiandi — Bima — Bonfantini — Bonino — Bonomi — Bontade Margherita — Bosco Lucarelli — Bovetti — Bruno — Bucciarelli Ducci — Bulloni — Burato.

Caccuri — Cagnasso — Caiati — Calasso Giuseppe — Calcagno — Calosso Umberto — Camangi — Campilli — Camposarcuno — Capacchione — Capalozza — Cappi — Capugni — Capua — Cara — Caramia Agilulfo — Carcaterra — Carignani — Caronia Giuseppe — Caroniti Filadelfio — Carpano Maglioli — Carratelli — Carron — Cartia — Caserta — Casoni — Cassiani — Castelli Edgardo — Castelli Avolio Giuseppe — Cavalari — Cavalli — Cavazzini — Cecconi — Ceravolo — Cessi — Chatrian — Chiaramello — Chiarini — Chieffi — Chiesa Tibaldi Mary — Chini Coccoli Irene — Chiostergi — Cimenti — Clerici — Clocchiatti — Coccia — Cocco Ortu — Codacci Pisanelli — Colasanto — Coli — Colitto — Colleoni — Colombo — Concetti — Conci Elisabetta — Coppi Alessandro — Corbi — Corbino — Cornia — Corona Achille — Corona Giacomo — Corsanego — Costa — Cotellessa — Cremaschi Carlo — Cremaschi Olindo.

Dal Canton Maria Pia — D'Ambrosio — Dami — D'Amico — De Caro Gerardo — De' Cocci — Del Bo — Delle Fave — Delli Castelli Filomena — De Maria — De Martino Alberto — De Martino Carmine — De Martino Francesco — De Meo — De Michele — De Palma — Diecidue — Di Fausto — Di Leo — Donatini — Dossetti — Ducci — Dugoni.

Ermini.

Fabriani — Fadda — Fanelli — Fanfani — Farinet — Farini — Fascetti — Fassina — Federici Agamben Maria — Ferrandi — Ferrarese — Ferrario Celestino — Ferreri — Fietta — Fina — Firrao Giuseppe — Fora — Foresi — Franceschini — Franzo — Fumagalli.

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

Gabrieli — Garlato — Gasparoli — Gatto — Gennai Tonietti Erisia — Geraci — Germani — Geuna — Ghislandi — Giacchero — Giammarco — Giavi — Giolitti — Giordani — Girolami — Giulietti — Giuntoli Grazia — Gorini — Gotelli Angela — Grammatico — Grazia — Greco Giovanni — Grifone — Guerrieri Emanuele — Guerrieri Filippo — Guggenberg — Gui — Guidi Cingolani Angela Maria — Gullo.

Helfer.

Imperiale — Improta — Invernizzi Gabriele.

Jacononi — Jervolino Angelo Raffaele — Jervolino De Unterrichter Maria.

Laconi — La Rocca — Larussa — Latanzoni — Latorre — Lazzati — Leone Giovanni — Leone-Marchesano — Leonetti — Lettieri — Liguori — Lizier — Lo Giudice — Lombardi Ruggero — Lombardi Colini Pia — Lombardini — Lombardo Ivan Matteo — Longhena — Longoni — Lopardi — Lozza — Lucifredi.

Magnani — Malagugini — Mancini — Mannironi — Manuel-Gismondi — Marabini — Marazza — Marazzina — Marcellino Colombi Nella — Marchesi — Marengi — Marotta — Martinelli — Martini Fanoli Gina — Martino Edoardo — Martino Gaetano — Marzarotto — Marzi Domenico — Massola — Mastino Gesumino — Mastino del Rio — Mattarella — Matteucci — Maxia — Mazza Crescenzo — Meda Luigi — Melloni Mario — Menotti — Miceli — Micheli — Mieville — Migliori — Molinaroli — Momoli — Montecrisi — Monticelli — Montini — Morelli — Moró Aldo — Moro Girolamo Lino — Molese — Mordaca — Murgia.

Nasi — Natali Ada — Negrari — Nenni Giuliana — Nenni Pietro — Nicoletto — Nicotra Maria — Nitti — Notarianni — Numeroso.

Orlando.

Pacati — Paganelli — Pagliuca — Pajetta Gian Carlo — Pajetta Giuliano — Pallenzona — Palmieri — Parente — Pecoraro — Pelosi — Perrone Capano — Pertusio — Petrucci — Piasenti Paride — Piccioni — Pieraccini — Pierantozzi — Pietrosanti — Pignatelli — Pignatone — Pirazzi Maffiola — Polano — Preti — Proia — Pucetti — Pugliese.

Quarello — Quintieri.

Rapelli — Ravera Camilla — Reali — Regio D'Acì — Repossi — Rescigno — Resta — Ricci Giuseppe — Ricciardi — Riccio Stefano — Riva — Rivera — Rocchetti — Rocco — Roselli — Roveda — Rumor — Russo Carlo — Russo Perez.

Sabatini — Saccenti — Sacchetti — Saggin — Saija — Sallis — Salerno — Salizzoni — Salvatore — Sammartino — Sampietro Giovanni — Sampietro Umberto — Sansone — Santi — Sartor — Scaglia — Scalfaro — Sciaudone — Scoca — Scotti Alessandro — Sedati — Segni — Semeraro Gabriele — Serbandini — Silipo — Simonini — Smith — Sodano — Spiazzi — Stella — Storchi — Stuardi — Sullo.

Tambroni — Targetti — Tarozzi — Tavianini — Terranova Corrado — Terranova Raffaele — Tesauro — Titomanlio Vittoria — Togliatti — Togni — Tomba — Tommasi — Tonengo — Torretta — Tosato — Tosi — Tozzi Condivi — Tremelloni — Treves — Trimarchi — Troisi — Trulli Martino — Truzzi Ferdinando — Tudisco — Tupini — Turchi Giulio — Turco Vincenzo — Turnaturi.

Valandro Gigliola — Valsecchi — Venegoni — Veronesi — Vetrone — Viale — Vincentini Rodolfo — Vigo — Vigorelli — Viola — Visentin Angelo — Viviani Luciana — Vocino.

Walter.

Zanfagnini Umberto.

*Sono in congedo:*

Bettiol Giuseppe.

Casalinuovo — Cavallotti.

Ferraris.

Giovannini — Guadalupi — Guariento.

Mussini.

Pastore — Ponti.

Spoleti.

Zerbi.

**Si riprende la discussione dei bilanci.**

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

GIULIETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche io constato, come l'onorevole Salerno, che le cifre del bilancio del Ministero della marina mercantile sono molto modeste. Sarebbe desiderabile una maggiore disponibilità, perchè questa limitata potenza finanziaria indica che tutto ciò che si riferisce alla marina mercantile non fa capo a questo Ministero. In realtà vi sono diverse attività marine che fanno parte della sfera di influenza di altri Ministeri, e questo porta serio nocimento ai servizi della marina.

Data l'ora tarda, cercherò di fare una corsa attraverso gli stanziamenti per completare quello che ha detto il precedente oratore.

Nello stato di previsione del bilancio vi è una diminuzione di 10 milioni per la cessa-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

zione degli oneri per promuovere e sussidiare l'incremento e la migliore organizzazione della pesca marittima e delle industrie accessorie. Il ministro potrà controllare ciò che dico a pagina 18, capitolo 63.

Mentre la pesca ha bisogno di essere aiutata, mentre le assistenze devono essere incrementate, per quale motivo si sopprime questo stanziamento e si eliminano addirittura questi 10 milioni?

Tra le altre cose, in questo capitolo si parla anche delle industrie accessorie. Quindi, questo stanziamento non riguarda soltanto l'esercizio della pesca, ma anche queste industrie. Ora, è bene sapere che lungo le nostre coste non vi è che qualche misero stabilimento per la conservazione del pesce. Non sono frequenti i periodi in cui i nostri pescatori riescono a fare abbondanti pescate. Ciò avviene in determinate stagioni. Allora, non disponendo di opportuni impianti conservieri, il pescato viene gettato a mare. Possiamo permetterci questo lusso? Invece di aumentare, lo stanziamento viene soppresso! Richiamo su ciò l'attenzione del ministro, anche per sapere le ragioni per cui si è addivenuti a questa soppressione.

A pagina 16 del bilancio vi è uno stanziamento per le spese relative all'esercizio dei mezzi nautici adibiti alla vigilanza sulla pesca; stanziamento che è stato portato da 5 a 6 milioni. Non si tratta di servizi nautici cui ha alluso l'onorevole Salerno, perchè quelli sono costituiti da motoscafi, rimorchiatori ed altri galleggianti alle dirette dipendenze delle capitanerie. Qui si tratta di mezzi nautici per la sorveglianza della pesca in mare, per impedire che il pescatore, sospinto dal desiderio di guadagno, effettui la pesca in vicinanza della costa in epoca in cui non si deve pescare: cioè nelle stagioni in cui i pesci si avvicinano alla costa in cerca di acque tiepide per depositarvi le uova. Evidentemente, pescare in quelle plaghe equivale a compiere un'operazione avente rassomiglianza con le biricchinate dei ragazzi che asportano i nidi dagli alberi: pescare in quella stagione e in quelle zone, significa privare i mari del nostro patrimonio ittico.

Orbene, onorevoli colleghi, lungo la Calabria non c'è quasi nessun battello che effettui questo controllo. Tale mancanza, naturalmente, deriva dalla insufficienza dei mezzi stanziati. I 5 milioni dell'anno scorso sono stati portati a 6; ma la somma è ancora del tutto insufficiente. Richiamo anche su questo l'attenzione del ministro, affinché provveda nel miglior modo.

A pagina 12 n. 32, vi è uno stanziamento davvero strano. Si tratta di 50 mila lire per questa voce: «spese eventuali per mantenimento; alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marinai esteri indigenti (legge 24 maggio 1877, n. 3919, e accordo internazionale 8 giugno 1880); spese varie per soccorsi eventualmente prestati a navi pericolanti (articoli 69 e 101 del codice della navigazione); spese per assistenza e rimpatrio di marinai nazionali ed esteri abbandonati ed indigenti sbarcati all'estero da navi nazionali (articoli 89, 197 e 363 del codice della navigazione)».

MALAGUGINI. Si tratta di una cifra simbolica.

GIULIETTI. Non è esatto! Il titolo è necessario. Al posto delle 50 mila lire occorrono almeno 30 milioni. Dopo la prima guerra mondiale, alla quale, come alla seconda, prese tanta parte la marineria, sia italiana che delle altre nazioni, in un congresso internazionale fu presa in esame la sorte dei marittimi in conseguenza di naufragio. Tale congresso o conferenza internazionale stabilì per questi marittimi, oltre il rimpatrio con paga, panatica, ecc., una speciale indennità a compenso del periodo in cui si presume resteranno disoccupati in attesa o nella ricerca di un nuovo imbarco. Ognuno è in grado di comprendere il significato di questo provvedimento e la corrispondente necessità di stanziare in bilancio una sufficiente somma. Ad ogni modo, dal momento che si lascia in bilancio uno stanziamento di questo genere, con delle motivazioni di questa specie, prego l'onorevole ministro di voler prendere in considerazione la doverosità di aggiornare la cifra (che si riferisce ad una legge nientemeno che del 1877), moltiplicandola per 600 per farla arrivare a 30 milioni, affinché lo stanziamento possa servire e sia serio: o lo si elimina, o lo si aggiorna.

A pagina 15 sono stanziati 3 milioni con la seguente irreprensibile motivazione: «spese per i corsi di perfezionamento degli ufficiali in crociera di navi mercantili, ecc., e spese per i corsi di sottotenente di porto di nuova nomina presso l'Accademia navale di Livorno».

In generale, gli ufficiali delle capitanerie di porto vengono nominati per concorso; e questi concorsi sono vinti quasi sempre da dottori in legge, i quali di mare ne sanno fino ad un certo punto. Perciò, una volta che abbiano vinto il concorso, bisogna mandarli in qualche accademia per le prime esercitazioni.

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

Questo sistema, utile per i neo ufficiali delle capitanerie di porto, sarebbe altrettanto utile per gli allievi (capitani e macchinisti) degli istituti nautici. Quindi, bisogna aumentare lo stanziamento, affinché durante i periodi estivi possano andare in crociera anche tutti gli allievi degli Istituti nautici. In tal modo, alla fine dei rispettivi corsi questi giovani disporrebbero di parecchi mesi di navigazione e inizierebbero la carriera a bordo delle navi mercantili in migliori condizioni delle attuali, nei confronti anche degli armatori. Sarebbe un bene per tutti.

Circa le cifre del bilancio, non avrei altro da aggiungere anche per non tediare gli onorevoli colleghi con osservazioni aritmetiche. Però mi incombe il dovere di far presente all'onorevole ministro (ho detto ciò in altri ambienti, ma è proprio il caso di dire che *repetita iuvant*) la indispensabilità di liberare i fondali dell'Adriatico dai corpi morti. La nostra marina militare nelle zone di sua competenza ha liberato questo mare dalle mine; ma quella specie di ancorotti, o di ordigni, cui le mine erano ormeggiate, sono rimasti nel fondo del mare, nella certezza che attraverso il tempo si insabbiassero e non desero fastidio all'esercizio della pesca.

Purtroppo, sbarramenti di mine sono stati fatti anche in vicinanza delle coste e specialmente nelle zone ove i pescatori esercitano il loro mestiere. Quando l'Adriatico s'infuria, specialmente sotto la pressione della *bora*, i marosi in vicinanza della costa sconvolgono il fondo del mare, e i corpi morti non si insabbiano come si sperava o si credeva. Le reti dei pescatori li incontrano e naturalmente si strappano tutte. La perdita delle reti significa per questa povera gente la perdita dei loro mezzi di lavoro. Queste dolorose e gravi avarie sono frequenti.

Perciò vorrei che il Ministero della marina mercantile — a cui auguro una maggiore, anzi una completa potestà amministrativa sulla pesca e sui pescatori — facesse tutto il possibile per unire le sue forze a quelle della marina militare per studiare, per inventare qualche cosa per il rastrellamento di questi corpi morti.

Dal punto di vista tecnico è una cosa difficile. Pare che, si incontrino delle difficoltà insormontabili. La Federazione italiana dei lavoratori del mare ha avuto occasione di scrivere diverse volte al capo di stato maggiore della marina militare, per pregarlo di fare degli studi e vedere quello che umanamente è possibile per liberare i fondali dell'Adriatico da questo gravissimo e serio

inconveniente. Ma vi è dell'altro: mentre lungo le coste della classica Italia — se così mi posso esprimere — le mine sono state rastrelate, dall'altra parte dell'Adriatico (costa italiana ancora più classica e ancora più amata, ma non più per disgrazia sotto la nostra giurisdizione) il rastrellamento delle mine non è stato effettuato con l'accuratezza e la perizia usate dalla nostra marina. Quando scoppiano temporali, molte di queste mine si distaccano dai loro ormeggi e, sotto l'incalzare dei colpi di mare, vengono gettate dalla nostra parte. Sono le cosiddette mine vagabonde, che ogni tanto urtano qualche battello da pesca, facendolo saltare in aria con tutto l'equipaggio.

Come sono assicurati questi pescatori? Com'è assicurato questo naviglio? Non esiste alcuna forma assicurativa. Raccomando vivamente al ministro di ricordarsi di questa disgraziatissima situazione e di fare tutto quello che è umana mente possibile e che deve essere fatto.

Molti provvedimenti sono stati e vengono presi, per opere di soccorso. Si faccia qualcosa anche per queste disgrazie, derivanti dalla guerra perchè causate da ordigni di guerra. Nell'Adriatico, oltre il pericolo dei corpi morti e delle mine, c'è anche quello di essere « catturati » dal naviglio dell'altra nazione. Motopescherecci vengono ogni tanto sequestrati. È vero che il pescatore è indotto a sconfinare per recarsi dove la pesca può essere abbondante; ma è anche vero che sul mare i confini non sono indicati da pali o tabelle e le distanze non possono essere esattamente calcolate da chi non è provvisto di necessari strumenti. Possono sbagliare i nostri; ma con maggiore frequenza sbagliano le vedette jugoslave: esse ogni tanto sconfinano e catturano ingiustamente i nostri pescherecci. Comunque sia, necessita che la nostra marina militare impieghi un maggior numero di navi per la protezione in Adriatico dei nostri pescatori.

Altra ingiustizia è quella di costringere i marittimi a raggiungere a loro spese la nave, per la quale sono stati ingaggiati. Ciò sta avvenendo da un po' di tempo ed è contro le più elementari disposizioni del codice della navigazione. Quando un marinaio è arruolato, non è più libero; è tenuto a compiere i relativi doveri, e, se abbandona il posto, subisce le sanzioni della diserzione. In compenso ha modesti diritti, tra cui quello del rimpatrio, se sbarcato fuori del porto d'armamento per volontà armatoriale, e quello di recarsi a bordo, all'inizio dell'arruolamento, a spese

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

dello armatore, se la nave trovasi in porto diverso di quello dove è stato ingaggiato.

Se uno è a Genova e s'imbarca a Genova, prende il tranvai e si paga il biglietto; ma se uno è a Genova ed è ingaggiato per andare a bordo di una nave in un porto della Sicilia, le spese di viaggio, compreso il trasporto del bagaglio, devono essere, come stabilito dalla legge, a carico dell'armatore.

Che cosa avviene invece? Avviene che in conseguenza dello «avvicendamento» sono state create diverse categorie di personale cosiddetto di fiducia, e questo personale imbarca a scelta dell'armatore. Dalla esclusiva volontà dell'armatore dipende dunque il suo imbarco. A causa della disoccupazione il problema fondamentale per un marittimo disoccupato è quello di imbarcare, e perciò — pur d'andare a bordo — qualcuno è indotto a qualche rinuncia. Certi armatori approfittano di questa situazione e della facoltà di scelta, per accollare — quando il colpo riesce — a questo personale le spese che, per legge, sono invece a loro carico. Perché le capitanerie permettono questa infrazione? Voglia intervenire il ministro e fare troncare dai suoi competenti uffici questa nuova ingiustizia.

Ed ora qualche parola sul tormentato problema della disoccupazione e dell'avvicendamento, anche per chiarire quello che ha detto l'onorevole Salerno. Non v'è dubbio che il nostro tonnello dalla fine della guerra ad oggi è aumentato. « Dunque — dice l'onorevole Salerno — deve essere diminuita anche la disoccupazione marinara ». Errore, perché, mentre il tonnello è aumentato, la disoccupazione non è diminuita. Si moltiplica forse come per il miracolo dei pani e dei pesci? Nientaffatto!

La disoccupazione è aumentata a causa di tre crisi che imperversano nel campo marittimo. Il tonnello è aumentato, ma molte navi sono ferme per la crisi dei traffici. Ciò avviene in larga misura nel settore di navalpiccolo, cioè delle piccole navi. L'onorevole Salerno vorrebbe far credere che, se queste navi sono ferme, responsabile in gran parte è la federazione, che rappresento, in quanto — secondo lui — pretende contratti di lavoro troppo onerosi. Sta il fatto che molte di queste navi non applicano il contratto federale, e i loro equipaggi sono arruolati alla parte; il che significa che guadagneranno, se vi saranno utili. Pertanto, il costo degli equipaggi su queste navi è ridotto a somme ultra modeste per la sfrenata concorrenza. Malgrado che il costo dell'equipaggio sia diventato insignificante, quelle navi non navigano. La

causa per cui stanno ferme non è dunque quella profilata dall'onorevole Salerno, essa risiede nel fatto che mancano le merci da trasportare.

Questa è la verità; questa è la causa vera della crisi di navalpiccolo. Se si ha un taxi, nuovo o vecchio che sia, ma non si hanno avventori, il taxi resta sulla piazza. Così, nel nostro caso, se la merce da trasportare manca, la nave resta inoperosa.

Per il navalpiccolo non vi sono merci; e non vi sono per un complesso di circostanze, la prima delle quali è perché certe volte il pesce grosso va dove dovrebbe esservi soltanto il pesce piccolo: voglio dire che navi di 7 mila e perfino di 10 mila tonnellate fanno viaggi entro il Mediterraneo, portando via il traffico (carbone, sale, ecc.) alle piccole navi. Altro elemento di questa crisi è che il Mar Nero è chiuso e l'Adriatico quasi. Poi per quanto riguarda il piccolo cabotaggio, vi sono le ferrovie ed i camion. Abbiamo così tre elementi, tre qualità di trasporti: marina di piccolo cabotaggio, ferrovie e camion, che si fanno tutti e tre una spietata concorrenza. Ma chi la può fare meglio di tutti, a spese di Pantalone, sono le ferrovie. Esaminate il loro bilancio e ne constaterete il passivo. Le ferrovie possono permettersi il lusso — volendo — di portare le merci anche gratis; naturalmente, mentre da un lato si perde denaro pubblico, dall'altro si impedisce alla marina di piccolo cabotaggio di funzionare.

Bisogna «incartellare», cioè disciplinare giudiziosamente questi tre sistemi di trasporto nazionale, nello interesse comune.

Circa navalpiccolo, ben vengano premi di costruzione e premi di demolizione; ma si tenga presente che, non disciplinando bene il traffico, le navi nuove resteranno ferme come le vecchie. Intanto, 10 mila marittimi di navalpiccolo, causa l'inoperosità di queste navi, gravano nel quadro della disoccupazione marinara.

La pesca per le considerazioni illustrate altre volte, mentre è redditizia in Atlantico ed in altre zone lontane dalle acque patrie, lungo le nostre coste molte volte è assai grama. Chi vi lavora, guadagnando pochissimo, la abbandona. Abbiamo così 10 mila pescatori, regolarmente forniti di libretto di navigazione, disoccupati. Si tratta di marinai di prim'ordine, perché il marittimo pescatore è marinaio due volte dovendo saper manovrare la nave e maneggiare la rete.

Questi diecimila uomini, non potendo più pescare, si iscrivono negli uffici di collocamento per imbarcare sulle navi da traffico.

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

E fanno ciò con rincrescimento, perché non vorrebbero allontanarsi dalla famiglia. Questi 10 mila pescatori, insieme ai 10 mila disoccupati di navalpiccolo, formano un complesso di 20 mila uomini.

Ma non basta, perché bisogna fare i conti anche con le conseguenze della riduzione della marina militare, causata dalla guerra e imposta dai cosiddetti trattati di pace.

Questa riduzione ha dato luogo alla disoccupazione di altri diecimila uomini.

Le cifre sono, si capisce, indicative; ma forse inferiori alla realtà.

Questi 10 mila uomini, non potendo vivere con la modesta pensione, hanno cercato e cercano lavoro nella marina mercantile.

Ne consegue che a causa di queste tre situazioni o crisi abbiamo trentamila uomini in più del previsto nel quadro della disoccupazione marinara. Ecco perché oggi la marina mercantile, malgrado l'aumento del tonnellaggio, ha una disoccupazione tanto acuta, quanto nell'immediato dopoguerra, onorevole Salerno.

L'avvicendamento è un male per tutti, disturba tutti, ma più di tutto disturba il personale, perché l'armatore se la cava. Tutto quello che certi avversari dicono è esagerato; e poi, sotto un certo punto di vista, è anche molto artificioso.

Fatto è che il marinaio dopo un anno d'imbarco deve sbarcare, per rimanere a terra un altro anno o due. Quindi, il marittimo, che è a bordo, non vorrebbe l'avvicendamento; ma egli è andato a bordo in seguito all'avvicendamento. Coloro che sono a terra hanno lasciato il posto ai compagni, che erano in attesa d'imbarco, e in tal modo si sono imbarcati.

Come si può impedire adesso a coloro, che hanno lasciato il posto al compagno disoccupato, dandogli la possibilità di vivere, come si può impedire a coloro, che hanno acquistato questo merito morale, di ritornare a bordo?

Non si può toccare in minima parte l'avvicendamento, finché perdura la disoccupazione. L'avvicendamento si spegne man mano che la disoccupazione diminuisce.

Quali sono le ragioni avanzate da coloro che vogliono abolire l'avvicendamento per il 30 per cento sulle navi da passeggeri? Sono assurde e così strane e paradossali, che, se non fossi uomo di mare, ne resterei impressionato. Sono state sollevate ad arte, appunto per tentare d'influenzare gli inesperti. Basti dire, che sono arrivati al punto da sostenere che le navi corrono pericolo di naufragare, se

non si effettua questa riduzione dell'avvicendamento.

Cose incredibili, che non stanno né in cielo, né in terra. Prima di tutto, le grandi compagnie di navigazione dispongono di personale come vogliono.

Anche le compagnie di non preminente interesse nazionale hanno facoltà di scegliersi l'80 per cento del personale, più il cosiddetto personale di fiducia. Non c'è dunque nessuno a bordo che non vi sia andato attraverso la scelta fatta dall'armatore.

Se tutta questa gente è andata a bordo a scelta dell'armatore, come si può affermare che, se non si effettua la decurtazione dell'avvicendamento, la nave corre pericolo? Quante navi hanno corso finora pericoli di questo genere? Nessuna.

Lo spirito di parte è arrivato al punto da ricorrere a motivazioni che in certo qual modo offendono tutta la marineria italiana. Si tratta di gente che ha fatto due guerre sul mare; di gente che ha subito parecchi siluramenti dai quali è scampata per miracolo, di gente che ha onorato la patria, che ha dato tutto, che non ha voluto niente, che è sbarcata garibaldinamente per dare pane al compagno. E questa gente si sente dire che a bordo non può andare, perché la nave corre pericolo di naufragio. Il naufragio sta nella fantasia infernale di chi l'ha tirato fuori. Prego l'onorevole ministro di ponderare su certe misure della sua circolare e di sospenderne l'applicazione, perché suonano offesa alla serietà della nostra marina e ai diritti sacri del personale.

Passo ad altro argomento. Importante la relazione dell'onorevole Angelini. Essa armonizza con quello che ha detto l'onorevole Salerno, circa le misure da prendersi per sviluppare e rinnovare la nostra marina.

Se volete costruire navi in Italia, bisogna che il contributo dello Stato sia del 50 per cento. Il periodo per poter restituire il denaro superi i venti anni. Oltre a ciò, scrive il relatore, anche un sussidio. Nella relazione infatti, sono profilati tre elementi: il 50 per cento, un periodo ultra ventennale, e un certo aiuto.

Affermo che le argomentazioni dell'onorevole relatore sono serie. Si può discutere a lungo sui cantieri. Si può discutere se devono esistere trenta, o dieci, o cinque; se il ferro, in Italia, vien fuori spontaneamente e sufficientemente dalla terra, o se viene a minor prezzo dall'estero; se tutte le materie prime che occorrono per costruire le navi sono a nostra disposizione, entro i nostri confini, o se devono venire da fuori;

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

se siamo una nazione vincitrice, o se abbiamo perduto la guerra; se siamo autonomi dal punto di vista finanziario, o se non lo siamo. Il problema è complesso. Il fatto è che, se si vuol costruire un bastimento in Italia, bisogna che lo Stato tiri fuori un contributo che uguagli la differenza tra il prezzo all'estero e quello in Italia; altrimenti nessuno potrà costruire. Potrà costruire soltanto la « Finmare » perché, avendo il 4,50 per cento garantito dallo Stato, essa costruirà anche se ciò costituisce un errore. Quindi, il problema, come è stato impostato dall'onorevole relatore, è esatto. I cantieri potrebbero essere anche trenta o quaranta, e tutti capaci di costruire le navi. Bisogna vedere il quantitativo di navi da costruire. Bisogna vedere se, nella ricostruzione della marina, dobbiamo arrivare ad un certo tonnellaggio, o se possiamo superarlo. Bisogna vedere il *quantum* necessario per la nostra importazione e per la nostra esportazione, e fino a quanto siamo liberi di esportare e di importare, dato che siamo nelle condizioni di rimorchiati e non di indipendenti.

Comunque, è fuori dubbio che questi cantieri daranno lavoro agli operai. L'operaio deve vivere: o gli date il lavoro, o il sussidio. Piuttosto che dare del denaro a vuoto, sarà meglio che la gente lavori. E allora la relazione dell'onorevole Angelini va bene. Essa dice: affinché le navi, in Italia, possano essere ripristinate o costruite, bisogna che il contributo dello Stato sia maggiorato, e che le condizioni siano migliorate.

Ho fatto questo discorso per segnalare che oggi si domanda, per una nave di nuova costruzione, il contributo statale del 50 per cento. Lei, onorevole ministro, conosce l'angoscioso problema di quella cenerentola, che è la « Garibaldi », della quale non si parla che a sproposito, mentre è cosa molto seria, e che dovrebbe attirare la giusta attenzione di tutta la Camera. La « Garibaldi » non appartiene a nessun individuo; perché appartiene a tutta l'Italia, ed in modo particolare a tutta la marineria.

Uno degli articoli dello statuto della « Garibaldi » dice: « I soci rinunziano a qualsiasi dividendo ».

Perché non aiutare una cooperativa di questo genere? Essa non domanda alcun favore, perché domanda il risarcimento — onorevole ministro, lei lo sa — dei danni che le sono stati ingiustamente causati dalla pubblica amministrazione. Non si tratta di danni di guerra, come qualcuno continua ripetere a sproposito. Si tratta di danni infitti alla

« Garibaldi » dal Ministero del tesoro, per non aver voluto rispettare — come altre volte ho detto e documentato — una richiesta insindacabile, inoppugnabile del ministro della marina mercantile, onorevole Aldisio.

Per non inasprire la già troppa inasprita situazione, credo opportuno trattare questa vertenza al di sopra delle persone. Hanno sbagliato tutti. La legge non è stata applicata di proposito, e i danni causati alla « Garibaldi » oggi ammontano a 5 miliardi! Noi non vi diciamo: dateci 5 miliardi, perché ci accontentiamo anche di una via di mezzo. (*Interruzioni al centro*).

Voi avete preso, onorevoli colleghi, diverse deliberazioni e credete che il lavoro per la *Bixio* siano da tempo incominciato, vi devo comunicare che nulla vi è ancora di concreto, perché i finanziamenti — da voi approvati — ci sono stati offerti a condizioni tali, che, invece di essere un mezzo per procedere, sono un vero e proprio salvagente di piombo: se ce lo mettiamo addosso, andiamo a fondo. Infatti, ci vogliono obbligare a pagare il finanziamento entro un periodo di tempo assolutamente limitato, in quanto la nave deve essere fatta quasi nuova ma con il contributo dello Stato del solo 5 per cento, mentre per una nave quasi simile, il contributo dello Stato, dal relatore chiesto è del 50 per cento!

Vogliate dunque intervenire affinché questi lavori possano essere iniziati! Richiamo su questo l'attenzione dell'onorevole ministro, il quale in un primo tempo aveva accettato condizioni possibili ostacolate poi da altra gente, ignara del complesso problema.

La « Garibaldi » deve essere rispettata! L'ingiustizia, con la quale la si vorrebbe trattare, deve finire!

Per quanto riguarda le pensioni, tutti i ministri, che si sono susseguiti alla marina mercantile, hanno preso a cuore questo problema, cioè hanno riconosciuto che i marittimi hanno ragione; ciò nonostante, questo problema non è stato ancora risolto. Il ministro sa che esiste una legge in vigore dal 1919, in virtù della quale gli armatori devono versare dei contributi in corrispondenza del trattamento medio degli equipaggi. Le pensioni dei ferrottramvieri e di altre categorie di lavoratori, che nella previdenza sociale hanno dei conti speciali, sono state aggiornate. I lavoratori del mare hanno pure uno speciale trattamento di pensione, e sono stati i primi ad averlo; ma, ciò non ostante, le loro pensioni non sono state aggiornate secondo lo spirito e la lettera della legge in vigore. Ed inoltre vi è qualcuno che, con l'aria di

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

aiutarli, tende a sostituire la legge attuale con altra inferiore. Il ministro non ha certamente questa intenzione; ma il pericolo c'è, e bisogna stare attenti per evitarlo. Per aggiornare le tabelle, basta un decreto del Capo dello Stato. Così prescrive la legge. Perché non si ricorre a questo provvedimento? Perché si vuole evitare che gli armatori paghino alla Cassa della previdenza marinara i contributi che dovrebbero pagare. In certi ambienti prevale l'influenza armatoriale. La legge prescrive che ogni due anni le tabelle delle competenze medie di bordo devono essere aggiornate. Al massimo queste tabelle devono essere rivedute entro un quinquennio, anche se non siano sopravvenuti cambiamenti nel trattamento degli equipaggi.

In conseguenza della guerra e della conseguente svalutazione monetaria il trattamento degli equipaggi è stato alquanto aggiornato, mentre le tabelle per il pagamento dei contributi per le pensioni sono ancora quelle del 1919. I datori di lavoro, dunque, pagano i contributi alla Cassa della previdenza marinara non in base al trattamento odierno, ma in base al trattamento di trent'anni fa, e quindi la Cassa si trova completamente sbilanciata.

Ecco perché le pensioni dei marittimi sono estremamente misere e di molto inferiori a quella che la legge in vigore prescrive. Contro tanta ingiustizia i marittimi — per mezzo della loro federazione — si sono difesi, ricorrendo all'agitazione, cioè al fermo delle navi. Allora sono intervenuti direttamente il Presidente del Consiglio, onorevole De Gasperi, e il ministro della marina mercantile, onorevole Saragat, qui presente. L'agitazione è stata complessa.

Hanno avuto luogo sedute e discussioni laboriose sia al Viminale sotto la presidenza dell'onorevole De Gasperi, che al Ministero della marina mercantile, sotto la presidenza del ministro. Ai primi di luglio dell'anno scorso, dopo una lunghissima seduta, è stato stipulato tra armatori e gente mare un accordo, che porta anche le firme degli onorevoli Saragat e La Pira per i loro Ministeri.

Con tale accordo le pensioni dei marittimi sono state migliorate di due volte, invece dovevano essere migliorate almeno di dieci volte. Restò stabilito che nel computo della pensione dovevano entrare tutti gli elementi integratori. Dopo qualche giorno si tentò di eliminare da questo computo il caropane, speculando sulla sua nomenclatura e fingendo di dimenticare che le pensioni

dovevano essere moltiplicate per dieci e non per due volte. Animate discussioni avvennero al Ministero della mercantile con conseguente rilascio di una lettera (per conto del ministro Saragat) che garantisce il triplicamento, o la maggiorazione del 200 per cento anche del caropane.

Gli armatori, come gente che sa fare i propri interessi, per la formazione dei fondi necessari per la erogazione dei miglioramenti pensione concordati, si sono impegnati, nel concordato, di versare fino a tutto il 1951, e per ogni mese, 5 mila lire per ogni marittimo imbarcato. Concorrere significa in questo caso versare soltanto una parte della somma necessaria. L'altra parte deve essere fornita dallo Stato. E tale impegno in quell'occasione hanno preso appunto, quali uomini del Governo, gli onorevoli Saragat e La Pira, firmando quegli accordi; tanto più che lo Stato è in debito con la Cassa di previdenza marinara per non aver versato ciò che da tanto tempo le deve. Di che si tratta? Si tratta di questo: quando un marinaio della marina mercantile va a prestare servizio di leva nella marina militare, questa è tenuta a pagare il relativo contributo alla Cassa della previdenza marinara. Il Tesoro non ha compiuto in maniera giusta questo suo dovere per conto della marina militare.

Ciò risulta anche dallo stanziamento che in proposito figura a pag. 12 del bilancio in discussione. Trattasi di uno stanziamento di 14 milioni, di cui soltanto 4 milioni e mezzo riguardano il contributo previdenziale per i marittimi sotto le armi. Se lo Stato dovesse aggiornare per questi marittimi il suo contributo alla Cassa di previdenza marinara secondo le tabelle aggiornate delle competenze medie di bordo, tabelle annesse alla legge, dovrebbe moltiplicare quei quattro milioni e mezzo almeno per trecento volte, dovrebbe cioè pagare 1.400 milioni.

Basterebbe questa somma per l'applicazione degli accordi sindacali, firmati nel luglio scorso anche dall'onorevole Saragat. Rispettando la legge in vigore fin dal 1919, lo Stato dovrebbe versare alla Cassa della previdenza marinara oltre un miliardo all'anno in più di quello che ha versato, e gli armatori almeno mezzo miliardo oltre quello che essi pure hanno versato.

Conteggiando dai primi del 1944, abbiamo sette anni di arretrato. Un miliardo e mezzo per sette fa oltre dieci miliardi; più che sufficienti per risolvere tutto il problema delle pensioni marinare. Perciò, non bisogna dimenticare questa verità!

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

Gli accordi del luglio scorso sono stati firmati da uomini di Governo. Perché, appena l'onorevole Saragat ha lasciato la Minerva, si è cercato di silurare quello che aveva firmato? Evidentemente qualcuno ha lavorato per ferire quegli accordi. Infatti, all'onorevole Saragat è subentrato l'onorevole Corbellini, animato anch'egli da buoni propositi, ma in breve tempo è stato indotto a presentare al Senato un disegno di legge violatore degli accordi del luglio 1949. Cosa questa assai strana anche nei confronti dell'onorevole Saragat.

Naturalmente ci siamo difesi, ricorrendo nuovamente all'agitazione. Abbiamo cercato di fastidiare il meno possibile i traffici. I fermi delle navi sono stati saltuari e di breve durata, ma il movimento non ha avuto sosta. Dopo trentatre giorni di agitazione, l'onorevole Corbellini è stato sostituito dall'attuale ministro, che ci ha detto: «Avete ragione: riconosco che gli accordi di luglio scorso devono essere rispettati e m'impegno a rispettarli». Gli abbiamo creduto e l'agitazione è stata sospesa.

Il ministro ha lavorato molto per eliminare diversi ostacoli, e, dopo di aver fatto ritirare lo schema di legge che il suo predecessore, onorevole Corbellini, aveva già presentato al Senato contro gli accordi di luglio, riuscì a indurre il Tesoro a scrivere alla «Previdenza marinara» una lettera con la quale le garantiva una specie di finanziamento di 500 milioni. Errore, perchè tale somma è insufficiente, e di più il tesoro dovrebbe versare una somma maggiore senza diritto di averla indietro. Con tale lettera del tesoro, la previdenza marinara pagò ai pensionati marittimi i miglioramenti arretrati fino a tutto dicembre dell'anno scorso compreso il triplicamento del caropane per le ragioni già dette.

I pensionati attendono ancora la corresponsione dei miglioramenti dal 1° gennaio. Poichè le pensioni sono pagate a bimestre anticipato, vi è un arretrato di sei mesi. Alle numerose sollecitazioni, il ministro ha risposto con la presentazione di uno schema di legge, che toglie via dai miglioramenti il fattore del caropane, malgrado l'impegno scritto dall'onorevole Saragat, quand'era ministro. Per tentare di frenare lo sdegno dei colpiti (i maggiori danneggiati sono le vedove e gli orfani) il giornale *Il Tempo* di qualche giorno fa ha pubblicato una notizia di carattere ufficioso, secondo la quale «il ministro del tesoro ha disposto di versare 500 milioni alla Cassa della previ-

denza sociale per le pensioni della gente di mare».

I marittimi, leggendo questa notizia, hanno pensato che si trattasse di un nuovo versamento, cioè di altri cinquecento milioni per il pagamento degli arretrati che attendono e hanno ringraziato; ma poi hanno dovuto constatare che si trattava di una beffa, perchè in realtà si tratta di una proposta di leggina del ministro Simonini in questi giorni presentata al Parlamento, per fare riavere indietro al tesoro i cinquecento milioni che ha già imprestato alla Cassa di previdenza marinara con la nota lettera, che ha permesso a questa Cassa di pagare ai pensionati marittimi gli arretrati fino a tutto dicembre.

La situazione si è dunque riacutizzata perchè il tesoro non vuole che tra i miglioramenti sia incluso il caropane. I pensionati invano attendono da sei mesi gli aumenti concordati. Il ministro Simonini, pur volendo rispettare gli accordi di luglio, come ha sempre detto, non riesce a farli rispettare, e ha presentato lo schema di una seconda leggina che elimina dai miglioramenti il caropane e perciò viola gli stessi accordi. Con questa seconda leggina il ministro crede di costringere tutti gli armatori a versare in relazione agli accordi di luglio il contributo di 5000 lire al mese per ogni marittimo imbarcato e di ottenere così i fondi per pagare ai pensionati i miglioramenti pattuiti, escludendo arbitrariamente il caropane.

A parte questa inqualificabile decurtazione, in aperto contrasto con l'impegno scritto del ministro Saragat, penso che gli armatori, che possono pagare, pagheranno, e quelli che non possono pagare, non pagheranno.

Credo che non pochi armatori del settore di navalpiccolo si troveranno in questa condizione. Se la mia previsione non sarà errata (e mi auguro che lo sia), anche coll'andata in vigore di questa leggina del ministro, la previdenza marinara non avrà i mezzi per corrispondere ai pensionati marittimi i miglioramenti a cui hanno diritto, tanto più che la Federazione italiana dei lavoratori del mare non può permettere che l'impegno del ministro Saragat — circa il caropane — non sia rispettato.

Quale può essere allora la via d'uscita?

Questa: gli armatori, che possono pagare, devono versare alla previdenza marinara 5.000 lire al mese per ogni marittimo imbarcato e fino a tutto dicembre 1950. Con tali versamenti gli armatori concorreranno, secondo il testo degli accordi, alla formazione

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

del fondo necessario. Ciò che manca, per il completamento di questo fondo, deve essere tirato fuori dal Tesoro. A quest'effetto tenga presente il ministro quello che il Tesoro dovrebbe dare alla previdenza marinara, se la legge in vigore — legge del 1919 — fosse rispettata; e tenga altresì presente quello che la Francia versa annualmente nella Cassa di previdenza dei suoi marinari. Si tratta non dei quattro milioni e mezzo, come stanziati nel nostro bilancio, ma di oltre tre miliardi.

Abbrodo adesso la questione dei pescatori. L'onorevole Salerno poc'anzi, con espressioni assai toccanti, ha fatto presente alla Camera attonita e pensosa la doverosità di provvedere per i pescatori; i quali, ad eccezione di quelli che sono a bordo di motopescherecci con ruolo, e che pertanto hanno un trattamento di pensione e l'assicurazione contro le malattie e gli infortuni, non hanno alcuna protezione o assistenza sociale, e sono più di centomila.

Quelli, che sono a bordo di motopescherecci — lo ripeto ancora una volta per evitare equivoci — hanno un certo trattamento previdenziale, ma gli altri non hanno nulla. Cosa ha indicato l'onorevole Salerno per la soluzione di questo problema? Ha suggerito, come fonte di sufficiente ricavo, l'applicazione d'una percentuale, sulla vendita del pesce, vendita da effettuarsi dagli stessi pescatori riuniti in cooperative. Ho citato a memoria.

SALERNO. I mercati ittici debbono essere attribuiti alle cooperative.

GIULIETTI. Benissimo! Mi pare di non essermi sbagliato.

Supponiamo che entro un anno si riesca a disciplinare in questo modo la vendita del pesce, chiedo se con l'ammontare della anzidetta percentuale, si disporrà del necessario per applicare subito un equo trattamento di pensione ai vecchi pescatori, inabili o invalidi. E contemporaneamente, potranno formarsi per gradi le basi per assicurare eque pensioni a coloro, che, coll'andare del tempo, diventeranno a loro volta inabili o invalidi? Ho detto un anno, perché i vecchi hanno bisogno di pronto aiuto. Questi vecchi pescatori sono migliaia e migliaia e non possono attendere, perché hanno molti anni sulle spalle. A Porto d'Ischia ve n'è uno di quasi novant'anni — Gaetano Amalfitano — amato da tutti, vivente per la pietà di tutti. È il simbolo di questa categoria di lavoratori.

Trovo giusto il sistema di applicare una percentuale sul pescato, a scopo previdenziale; e lo trovo anche opportuno per ovvie considerazioni; ma credo che non sarà sufficiente;

anzi, sono convinto che non può esserlo, dovendosi provvedere contemporaneamente ed in maniera diversa, sia per i vecchi, che per i giovani. Come fare allora? Come uscirne? Se l'ammontare della percentuale non è sufficiente, bisogna fare intervenire il tesoro. Se ci mettiamo tutti d'accordo, onorevoli colleghi, il tesoro interverrà, perché a questa benemerita classe, decantata soltanto a parole, è doveroso andare incontro con qualcosa di concreto e di soddisfacente.

L'articolo 38 della Costituzione ci impegna nell'obbligo di assicurare il pane a chiunque ne sia privo. Nel significato di questo articolo uniamoci, per indurre il Tesoro a renderlo operante almeno per questi lavoratori, così duramente provati dalle aspre fatiche del loro mestiere.

Procediamo dunque uniti! Il ministro avrà così più forza per porre la questione davanti alla Camera.

Onorevoli colleghi, il problema dei pescatori richiede altri mezzi oltre quelli della percentuale sul pescato; perciò potrà essere equamente e rapidamente risolto, se faremo intervenire con altrettanta equità e rapidità il Tesoro.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non esiste da oggi questo problema.

GIULIETTI. Ma non è stato mai risolto. Ora si tratta di risolverlo. È fuori dubbio che adesso i pescatori sono considerati dei marinai. Dico questo, perché qualcuno pretendeva che il pescatore marittimo non fosse un lavoratore del mare.

Affinché l'intervento del tesoro non sia considerato come un molesto precedente, non bisogna dimenticare che nel settore marittimo il tesoro ha tirato fuori miliardi per le *liberty*, miliardi per l'acquisto di navi all'estero, miliardi per fare costruire navi in Italia, miliardi per aggiornare la legge Saragat sulle costruzioni navali, miliardi equilibratori della svalutazione della sterlina.

Insomma, è una ridda di miliardi uscenti dalle casse dello Stato per aiutare tante industrie, e si continua a dire che non vi sono mezzi per i poveri pescatori e per la gente di mare, specialmente per le pensioni marinare e per completare il fondo per l'applicazione degli accordi sindacali di luglio scorso.

I veterani del mare invano attendono di ricevere i modesti miglioramenti pensione cui hanno diritto. Il Tesoro non vuol pagare la sua parte.

Questa è la beffarda situazione! Signori del Governo, bisogna rendere giustizia a que-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

sti uomini di mare, così duramente provati! Risolvete con equità le loro vertenze! Non colpite gli accordi sindacali di luglio scorso! Non diminuite, non ferite i miglioramenti-pensione concordati! Non mutilate l'avvicendamento! Non ce n'è bisogno; si spegnerà da sé con lo spegnersi della disoccupazione!

Onorevoli colleghi, ho parlato per i miei fratelli marinari, che tante benemerienze hanno verso la nazione, e, tuttavia, sono assai dimenticati. Essi lavorano per la pace, e per una convivenza nazionale e internazionale, basata sulla giustizia. In nome di queste idee veramente garibaldine, voglia il ministro Simonini benevolmente considerare i miei rilievi e accogliere le richieste di tutti i lavoratori del mare, specialmente dei pensionati e dei travagliatissimi pescatori. (*Applausi*).

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

DUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro! Dall'attento esame dello stato di previsione della spesa della marina mercantile, un dubbio nasce spontaneo, e una considerazione preliminare si impone. Il dubbio, onorevoli colleghi, è questo: che si voglia eliminare il Ministero della marina mercantile. Questo dubbio non è sorto solo in me e non in me per primo, poiché alla Camera alta il senatore Lanzetta in proposito così si esprimeva: «...Istituzionalmente il Ministero della marina mercantile è posto in condizione di non poter funzionare». E il senatore Ruggeri, traendo le conclusioni dalle premesse che aveva posto al suo intervento, in maniera ancor meno equivocabile così si esprimeva: «Tutto lascia ritenere che si voglia smobilitare il Ministero della marina mercantile per passarne i servizi e le competenze al Ministero della marina militare».

È vero, onorevole ministro, che nella sua risposta conclusiva ella disse di essere in grado di poter allontanare questi dubbi; e se questa affermazione ci ripete, ci farà cosa grata. Ma i fatti sono pur sempre fatti, e io non vorrei che quello che non si ha il coraggio di fare palesemente, direi quasi con brutale malvagità, lo si facesse ugualmente, destinando questo giovane dicastero, che si trova nell'età critica, a fare la fine della «signora delle camelie»! Ragion per cui, ad un dato momento, la sua morte per consunzione apparisse come la logica conseguenza di una vita stentata e grama, minata dal mal sottile. Se ciò, onorevole ministro, dovesse avvenire, al non piccolo numero degli errori che noi imputiamo a questo Governo se ne aggiungerebbe uno ancora

più grave e le cui conseguenze non possiamo oggi in maniera precisa stabilire!

La considerazione di ordine preliminare è quella che, con acutezza di analisi, ha già fatto l'onorevole Salerno: manca assolutamente una linea di politica economica della marina mercantile.

Io ho seguito con interesse — come era mio dovere — tutta la discussione che si è svolta al Senato, e ho rilevato che il senatore Ruggeri, con competenza, ha difeso, facendo le giuste riserve, l'istituto della Finmare; che il senatore Voccoli ha prospettato due urgenti problemi: quello dei cantieri e quello delle compagnie dei lavoratori portuali; che il senatore Giacometti si è lamentato, più o meno a ragione, della differenza di traffico fra i porti adriatici e quelli tirrenici; che l'onorevole Cappa, per me ingiustamente, ma indubbiamente con grande maestria, ha difeso i liberi armatori e ha carezzato con le unghie la Finmare; che i senatori Ravagnan e Bastianetto (pur non concordando completamente con loro su una parte dei concetti, espressi) hanno giustamente prospettato l'impellente problema della marina da pesca. Il Senatore Lanzetta ha fatto giustissimi rilievi nei riguardi della Finmare e degli armatori liberi, affermando il potenziamento della prima. Ma nessuno di essi ha considerato che l'errore iniziale, l'errore più grave, è appunto la mancanza di un piano chiaro, preciso, che tenti di risolvere in maniera sostanziale e decisa tutti questi problemi.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
TARGETTI

DUCCI. Il Ministero della marina mercantile, da quando è nato, senza nessuna differenza per chi lo abbia diretto, si è basato sopra un unico canone, direi: quello del *carpe diem*, che io trovo in maniera così meravigliosa tradotto dalla filosofia partenopea nel «tira a campà»! Quando un problema è diventato tanto scottante che a toccarlo brucia le dita, lo si è raffreddato, risolvendolo in parte oppure non risolvendolo del tutto, lasciando che anche questo ramoscello cadesse, disseccato, dalla pianta. Quando un settore è precipitato in una crisi che era un vero e proprio collasso, si sono fatte delle iniezioni, tanto per tirare avanti. Quando si è visto in questa barca così sconnessa, aprire una prima fessura, la si è fatta divenire una vera e propria falla, e poi si è dato pece e tre, quattro, cinque stoppe. Insomma, si è agito sempre sotto l'assillo

impellente dell'urgenza minacciosa, ma senza un chiaro, preciso piano prestabilito.

Ora, appare evidente che in questa maniera noi non potremo mai giungere alla soluzione organica dei complessi problemi che riguardano il nostro commercio e la nostra industria marinara. È chiaro che, in questo modo, i nostri sforzi si sperdono in gran parte per la mancanza di coesione e di indirizzo. E tutto ciò, onorevole ministro, è tanto più grave inquantoché le nazioni marinare e quelle che hanno interessi sul mare, agiscono in questo campo in una maniera ben differente dalla nostra, partendo da premesse discusse, vagliate, e traendone delle conseguenze per raggiungere le quali si impegnano a fondo.

Noi, invece, in questo che è un settore essenziale per l'economia nazionale, agiamo solamente *in extremis*: solleviamo il capo del naufrago di due o tre dita, ma niente più.

Guardate un momento, sia pure con una rapida sintesi, che cosa fanno le altre nazioni. Considerate la Francia la quale ritesse il tema obbligato della sua vecchia politica mercantile navale: *liaison* fra l'impero coloniale e la madre patria; alta quota di traffico nel Mediterraneo e la presenza della bandiera francese in tutti i mari. In Francia agiscono in questo campo in una maniera ben differente da quella del nostro paese. La Francia ad un certo momento ha preso il toro per le corna, ha risolto il problema, e si è comprata tre milioni di tonnellate di navi. Voi lo sapete, signor ministro, una parte l'ha data in gerenza, una parte l'ha data con patto di riscatto e una terza parte l'ha data come indennizzo a coloro che avevano avuto danni di guerra.

E prendete le nazioni nordiche. Io accennavo pochi giorni or sono, in un mio intervento, alla Norvegia che ci può insegnare tante cose in questo campo. La Norvegia ha un piano preciso che si riassume in pochissime parole: avere in pochi anni una marina mercantile la quale abbia delle navi che non superino i cinque anni di età. E non parliamo della Svezia che possiede dopo il Belgio la flotta più giovane d'Europa, con il 33,8 per cento di navi aventi un'età inferiore ai 5 anni.

Ma se vogliamo passare dai piccoli ai colossi del mare, noi vediamo l'Inghilterra, la quale, badate bene, da un certo punto di vista, e fatte le debite proporzioni, è uscita dal conflitto in condizioni forse peggiori delle nostre. Ebbene, l'Inghilterra ha una chiara linea in questo settore. Essa liquida tut-

te le proprie vecchie navi, le vende alla Turchia, alla Grecia, al Pakistan, le vende disgraziatamente anche a noi, e potenzia i propri cantieri, rinnova il proprio naviglio ed è già partita, come giustamente ha affermato pochi giorni or sono l'onorevole Sannicolò, alla conquista dei mercati della nuova Cina.

E gli Stati Uniti? Gli Stati Uniti da quando giuocano il ruolo di potenza mondiale, hanno gettato le basi di una politica navale la quale è ispirata dalla loro situazione geografica, dalla loro posizione strategica, dal loro indirizzo politico, dai loro interessi commerciali. E voi assistete oggi ad un fenomeno che rende perplessi gli uomini politici responsabili. È interessante leggere, ad esempio, il *Lloyd Register Book* del 1949-50 uscito recentemente. Voi vi troverete dei dati che, se anche siete profani, vi faranno pensare. In sintesi, sulla politica degli Stati Uniti, si apprende che essi nel 1901 non contavano che il 4,2 per cento di tutto il tonnello mondiale, mentre l'Inghilterra ne contava il 50,2 per cento; e voi trovate che oggi gli Stati Uniti, computando la flotta in esercizio, quella di riserva e quella dei grandi laghi conta il 31,1 per cento, mentre l'Inghilterra conta il 21,9 per cento di tutto il complesso del tonnello mondiale. E mentre nel 1939 gli Stati Uniti non avevano che 9 milioni e 300 mila tonnellate di navi, di fronte all'Inghilterra che ne allineava 18 milioni, tenendo presenti le considerazioni che ho fatto prima, trovate che gli Stati Uniti hanno una flotta di 26 milioni di tonnellate, di fronte a quella inglese rimasta a 18 milioni; e questo duello continua, per ora, fra inchini e sorrisi di *gentlemen*, ma impensierisce, perchè lascia prevedere cozzi che oggi potrebbero sembrare anacronistici.

Alle 50 petroliere che gli Stati Uniti hanno messo nei loro cantieri, della stazza persino di 30 mila tonnellate e con una media di velocità che va dai 15 ai 18 nodi orari, gli inglesi hanno risposto con le loro petroliere da 29 mila tonnellate e con una velocità di poco inferiore a quelle americane.

Ma se noi vogliamo lasciare, per il momento, il campo dei grandi, e scendere in quello dei piccoli, e scendere anche in quello dei vinti, vediamo che cosa ha fatto e che cosa fa la Germania attualmente.

Noi dobbiamo riconoscere, ancora una volta, che quei governanti hanno una visione del tutto differente da quella che hanno i nostri. Guardate: i tedeschi non più tardi di pochi giorni or sono, spinti direttamente o indirettamente dai vostri amici americani,

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

hanno preso queste deliberazioni che sono di chiaro sapore: (*Ansa*) « Bonn, 5 maggio 1950. Il Consiglio dei ministri ha accordato un credito di 100 milioni di marchi alla navigazione tedesca per la costruzione e l'acquisto di navi di alto mare ».

Il *Lloyd Anversois* del 26 gennaio dava quest'altra notizia: « Provvedimenti del governo tedesco a favore della propria flotta mercantile. Le autorità federali del governo di Bonn hanno deciso di ridurre di 15 marchi per tonnellata il prezzo del carbone utilizzato dalla flotta mercantile tedesca. Il prezzo medio del carbone per usi industriali è di 40 marchi la tonnellata; la riduzione consentita in favore degli armatori sarà coperta da sovvenzioni governative ad imprese carbonifere ».

Ma non è tutto, onorevoli colleghi: anche la Grecia, che ufficialmente vanta una flotta composta di un tonnellaggio totale di un milione e 300 mila tonnellate, in realtà ne maschera 3.700 mila tons. Se volete sapere, ve lo dico io come: 1.042.000 tonnellate che battono bandiera panamense, 746.000 tonnellate sotto bandiera canadese, 709.000 sotto bandiera degli Stati Uniti, 704.000 sotto bandiera inglese, 210.000 sotto bandiera dell'Honduras, 53.000 sotto bandiera della Repubblica di Liberia, e 66.000 sotto altre bandiere. Tutto ciò è molto significativo e dovrebbe essere anche istruttivo per noi.

A questo proposito vi dirò che non passerà molto tempo che noi avremo sulle spalle la concorrenza, a cui pochi oggi pensano, di un popolo, che saprà come trovare i mezzi per raggiungere i propri fini: intendo parlare del giovane Stato di Israele.

E per finire, in quel duello, a cui ho accennato, tra Stati Uniti e Gran Bretagna si è inserito, direi quasi fortunatamente, il terzo incomodo, la Russia, anzi l'U. R. S. S.; non più la Russia zarista e melensa, non più l'orso tardigrado, che per inviarci, sì e no, dieci vapori di carbone all'anno manteneva una pleiade di impiegati, di agenti, di consoli e vice-consoli più o meno onorari, i quali con i loro stipendi si mangiavano il carico e le navi; no, ma una Russia giovane, attiva, la quale ha già una flotta uguale alla nostra e che, in maniera chiara e precisa, sa da dove parte e dove vuole arrivare, che ogni giorno di più infittisce il mare di navi da Vladivostok alla Cina e da Vladivostok al Mediterraneo e moltiplica le sue bandiere naviganti in tutti i mari. Questa, onorevoli colleghi, è la politica che fanno gli altri paesi. Prima della guerra la marina mercantile italiana occu-

pava il sesto posto, ora non so se occupi il nono o il decimo fra le marine di tutto il mondo.

A questo proposito vi è una interessante noticina della *Scandinavian Shipping Gazette* del gennaio di quest'anno che voglio leggere: « Fatta eccezione delle flotte della Germania, del Giappone e dell'Italia, l'attuale consistenza della flotta mercantile attiva di tutte le nazioni marittime del mondo ha ormai raggiunto non solo la cifra prebellica, ma in molti casi la ha addirittura superata ».

Che cosa attendiamo per muoverci, onorevoli colleghi, quando ci troviamo nella situazione di dover constatare che la Grecia oggi — non guardiamo troppo per il sottile sulla qualità — possiede una flotta di un tonnellaggio superiore del doppio alla nostra?

È una campana che suona a martello, questa, in modo veramente grave.

Il primo atto delle nazioni marinare uscite dall'immane catastrofe del conflitto è stato quello di ricostruire, di potenziare la propria flotta, anche in misura superiore a quella che possedevano prima della guerra.

Signori del Governo, è l'ora di svegliarsi, se forse non è già troppo tardi. È l'ora di abbozzare una linea di politica economica, mercantile, navale. È l'ora di dettare dei piani seri.

Io non credo, onorevole ministro, che voi siate uomo da rispondere con una puerilità a questo appello, che segnala una necessità incombente della nazione. Non credo che possiate rispondere che è inutile fare dei piani, quando non si hanno i mezzi per poterli realizzare.

Poiché potrei in questo caso rispondervi: quando si tratta di problemi, che coinvolgono la vita della nazione, che riguardano non il singolo, ma tutto il paese, i rimedi si trovano sempre. E, del resto, questo Governo, dimostrandosi consequenziale in questo campo, più di una volta ha adottato questo principio. L'ultima volta, allorché è andato in Somalia. Quando ha ritenuto che fosse necessario, per la dignità della nazione, per ragioni politiche, per ragioni di interesse, ragioni tutte che io nego esistessero, ha trovato i 20 miliardi di lire iniziali per correre la ventura; e quanti altri ne dovrà trovare in seguito!

A maggior ragione, noi possiamo e dobbiamo trovare i mezzi, per ridare alla bandiera mercantile italiana la dignità e l'importanza, che essa ha sempre avuto. Restano da gettare le basi concrete di questo programma. e non continuare in inutili conati.

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

I piani possono essere tutti buoni. Basta intendersi sopra pochi concetti fondamentali; ed io credo che sopra questi concetti fondamentali noi potremo bene intenderci.

I piani possono essere tutti buoni, quando partono da premesse esatte e realistiche, quando si ispirano all'interesse di tutta la nazione, quando tengono conto degli errori passati, quando fanno tesoro della esperienza acquisita, ma soprattutto quando in questo campo non vincolano aprioristicamente il loro sviluppo a motivi politici che quasi sempre svuotano di contenuto economico il problema.

Uno dei concetti sui quali a mio avviso è necessario intenderci (e non è troppo difficile) è questo. Bisogna riconoscere che oggi la soluzione dei problemi economici è resa maggiormente difficile perché essi sono strettamente avvinti e connessi, direi quasi intersecati, dai problemi sociali; ed è impossibile risolvere i primi senza risolvere i secondi. E molto spesso la risoluzione dei problemi riesce più o meno felice se si sa raggiungere la concomitanza perfetta nella soluzione di essi o se si sa dare la precedenza all'uno piuttosto che all'altro.

Un altro concetto basilare, a mio avviso, è questo: noi dobbiamo dare una terza ed una quarta dimensione economica all'Italia, che non si può più reggere sui due vecchi pilastri dell'agricoltura e dell'industria; bisogna darle un'economia turistica e, soprattutto, un'economia navale mercantile. Bisogna avere il coraggio di dire a questo popolo (che, come dimostrano le statistiche, tra pochi anni arriverà ai 50 milioni di abitanti) che esso non può più vivere se non allarga le basi del proprio lavoro, se non trova altri campi ai quali dedicare la propria operosità.

Ebbi già altra volta occasione di dire che disgraziatamente il popolo italiano è un popolo marinaro ma non ha una coscienza marinara e, soprattutto, non ha che dei relitti di una politica economica marinara.

Bisogna ricostruirla completamente questa politica. L'anno scorso, in sede di discussione generale del bilancio della marina mercantile, dissi chiaramente che soltanto nella nazionalizzazione si poteva trovare la soluzione di questo problema. Ma, se vogliamo andar cauti, se vogliamo procedere per gradi senza dare eccessivi dolori al senatore Cappa e al collega Fiorentino, procediamo pure lentamente ma procediamo.

Se non erro, prima della guerra la Finmare controllava, 1.400.000 tonnellate di naviglio, circa il 44 per cento, del tonnellaggio

totale nazionale mentre il restante 56 per cento era controllato dal libero armamento. Oggi la Finmare non controlla più che circa il 27-30 per cento, mentre il 70-73 per cento è controllato dai liberi armatori. In mano alla Finmare è in maggioranza il trasporto dei passeggeri; in mano ai liberi armatori è in maggioranza il trasporto delle merci secche e dei liquidi.

Ebbene, compiamo un primo passo, facciamo almeno questa che si presenta come la cosa più facile: riuniamo sotto un'unica guida, questo settore, togliamo ogni parvenza di possibile concorrenza nazionalizzando il trasporto dei passeggeri. Diciamo alla Lauro di Napoli, alla Messina e alla Costa di Genova, alla Sidarma di Venezia ed all'Italnavi di Genova (queste ultime due poi sono la stessa cosa in quanto che sono del gruppo Fiat), che si scelgano un'altra attività.

Mi par già di sentire cosa opporranno i rappresentanti di questi gruppi che vengono ad essere toccati con questa soluzione: «Coi bei risultati che ha dato e sta dando la Finmare vorreste accollare, nella situazione economica veramente precaria in cui ci dibattiamo, altre decine e decine di miliardi di passività sulle spalle dello Stato!».

Ebbene, io dico: esaminiamo il problema della Finmare, vediamo oggettivamente il problema di questa triste pianta, frutto del fascismo, nata senza basi economiche solo per vanagloria personale e per una falsa dignità politica. Vediamolo oggettivamente, non già partendo dal principio che uomini e cose non si possono cambiare, ma partendo dal principio che è possibile cambiare tutto, quando vi sia veramente la volontà di farlo. Nel 1905, 1906, un uomo di Stato, onorevole ministro, lungimirante, Emanuele Gianturco, compì una operazione che allora trovò contrari quasi tutti gli uomini politici del tempo, e cioè riunì tutte le reti delle ferrovie nelle mani dello Stato. Chi può dire oggi che Emanuele Gianturco allora operò male? Che cosa credete che sia una azienda di trasporti marittimi se non un'azienda qualsiasi di trasporti? Più complicata, politicamente più importante, ma sempre un'azienda di trasporti. E se è riuscito quell'esperimento, perché non dovrebbe riuscire anche questo?

Il problema della Finmare è un problema di uomini, di sistemi, e di capitali, ma soprattutto è un problema di volontà. È un problema di uomini, perché io non sono dell'opinione dell'onorevole Salerno; oggi la Finmare, è disgraziatamente appannaggio di una diecina di personaggi i cui nomi sono conosciu-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

tissimi, e questi signori oltre tutto non vanno neppure d'accordo fra loro. Questi signori considerano la Finmare come un condominio, nel quale si alternano alle leve di comando, fino a giungere alla disinvoltura massima, per la quale un direttore di una delle quattro società, di preminente interesse nazionale, era anche vice presidente di tutto il gruppo della Finmare. Ebbene onorevoli colleghi, si cambino anche gli uomini, si cambino anche i sistemi! Io non ho assolutamente nulla di personale contro costoro, ma non posso fare a meno di rilevare le parole pronunciate dall'onorevole Orlando, di cui conosco la competenza, in occasione della discussione del primo bilancio della marina mercantile. Egli disse parlando della Finmare: « Vero è, che fino ad oggi quelle flotte hanno falciato la nostra economia, per decine di miliardi, esse hanno gravato, è vero, anche che nel periodo 1936-40 per circa un miliardo di allora, cioè circa 50 miliardi di oggi, quando tutte le aziende armatoriali ebbero utili rilevantissimi ».

Ma, onorevoli colleghi, quale speranza e quale fiducia posso avere io nella Finmare, la quale ha dirigenti che riuscirono a farla essere in *deficit* anche quando tutti gli altri guadagnavano? Mi sembra che ciò sia troppo evidente; posso anche riconoscere la competenza tecnica di alcuni di essi, ma i fatti rimangono e questi non possono cambiare finché tre su quattro direttori di queste società di preminente interesse nazionale, sono sempre gli stessi del tempo fascista, e dietro a loro nel settore della siderurgia navale, vi sono gli stessi uomini che legarono l'asino dove volle il padrone, al tempo imperiale, quadrato e romano.

Cambiamo dunque costoro, in maniera definitiva. Come è possibile che non vi siano altre competenze! Io credo di sì. Il problema della Finmare è un problema di capitali. Bisogna togliere dalle spalle del Governo questo fardello, anzi, per usare una espressione più giusta, bisogna che questo non sia più un fardello. E se a questo proposito noi allarghiamo un momento la nostra visuale, vediamo che anche in questo campo gli Stati Uniti ci danno un grande ammaestramento, poiché essi hanno potenziato tutto il vasto complesso delle loro attività marinare, industriali e commerciali, facendo concorrere per un miliardo di dollari (pari a 640 miliardi di lire italiane) il capitale privato. Divulghiamo, documentiamo che ogni nave che scende in mare è una ricchezza della nazione che si riflette ed alimenta il lavoro dei nostri cantieri, il lavoro dei nostri porti, il ramo delle

nostre società di assicurazione, innalza il prestigio della nazione, che porta la nostra bandiera, il sudore dei nostri operai, l'ingegno dei nostri tecnici, il sacrificio dei nostri marinai in pacifica gara su tutti i mari del mondo.

Spezziamo questo circolo chiuso, questo monopolio che costituisce la potenza e la ricchezza di pochi privilegiati, e diamo respiro e benessere a tutto il paese.

Ho detto che è anche una questione di sistema, e mi pare che dalle ultime parole che ho pronunciato sia chiaro quale sia il sistema che si deve abbandonare e quale quello che si deve scegliere. Bisogna decidersi a troncare l'attività di coloro che ricorrono alla bandiera panamense, che fanno i negrieri con i loro equipaggi, e hanno la spudoratezza di dare lezioni di patriottismo. Bisogna dire sul viso, anzi, è molto più appropriato, sul muso, di costoro che la patria non è quella che essi intendono, non è quella cosa sudicia che essi pensano, non è quella ciambella sulla quale ci si può sedere comodamente per contare i danari delle sporche speculazioni portate a buon fine. Bisogna dire che non è italiano colui che per lucro va a cercare una bandiera straniera. Bisogna dire a coloro che per danaro mendicano una bandiera straniera, che altro non sono che vili mercanti, indegni delle gloriose tradizioni navali mercantili delle nostre antiche repubbliche, di Pisa, Amalfi, Genova e Venezia.

Questo bisogna dire a questa gente. Ma dopo aver detto questo, per essere onesti innanzitutto verso se stessi, a proposito della Finmare occorre dire anche quale era e quale è la situazione reale. Bisogna essere sinceri oltre tutto per non fare il gioco di coloro i quali tentano di dimostrare aprioristicamente come la nazionalizzazione di questa branca sia antieconomica; bisogna fare questo anche per non fare il gioco di coloro che vorrebbero dimostrare che la Finmare è stata, è, e sarà sempre una azienda passiva.

Vediamo qual era la consistenza della Finmare prima della guerra e qual'è ora. Prima della guerra la società « Italia » aveva circa 444 mila tonnellate di navi, oggi ne ha 250 mila, ossia il 60 per cento; l'« Adriatica » aveva 141 mila tonnellate, oggi ne ha circa 58 mila, cioè circa il 40 per cento; la « Tirrenia » ne aveva 155 mila, oggi ne ha 57 mila, pari cioè al 40 per cento; l'ex « Oriens » oggi « Lloyd Triestino » ne aveva 592 mila, oggi ne ha 84 mila, cioè circa il 15 per cento. Ma, onorevoli colleghi, come può essere attiva una azienda la quale manca dei suoi mezzi stru-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

mentali da un minimo del 40 per cento ad un massimo dell'85 per cento?

Come può essere attiva un'azienda che manca al minimo del 40 per cento ed al massimo dell'85 per cento dei suoi mezzi di lavoro, come può essere attiva una fabbrica quando manca delle sue macchine in queste proporzioni? È materialmente impossibile. Noi vediamo che la società «Italia», la quale ha ricostruito circa il 60 per cento del naviglio che aveva prima della guerra, non è passiva, onorevole ministro. Perché non ridiamo al Lloyd Triestino, alle altre società facenti parte del gruppo Finmare il tonnellaggio necessario per poter riprendere le vecchie linee? Allora noi vedremo che queste aziende possono diventare anche economicamente utili, soprattutto se si terrà anche in questo caso presente che non si deve fare in alcuna maniera influire alcun preconcetto politico quale ad esempio quello (non è questa tutta la ragione, ma buona parte di essa) che ci ha fatto abbandonare le rotte del nord Europa.

Veramente, come ho già premesso, il problema della Finmare è un problema di uomini, di capitali, di sistema, ma è soprattutto un problema di volontà. E un'altra necessità a mio avviso è questa: bisogna assolutamente convogliare il medio ed anche il piccolo risparmio verso le vie del mare. Gli armatori italiani secondo il più recente annuario assommano alla bella cifra di 1800. Può sembrare un gran numero; in realtà non lo è. In realtà vi è dell'altro: vi è un vero e proprio monopolio nel pugno di una ventina di armatori, i quali appena vedono che una intrapresa è redditizia la pongono al bivio o di morire schiacciata o di essere assorbita; e tuttocìò è possibile anche per una ragione, perché da noi in realtà manca il credito navale o almeno è inefficiente. Se io dovessi adesso esporvi come e quando e a quali condizioni si può ottenere il credito navale, la discussione ci porterebbe troppo lontano, e sinceramente credo di aver già troppo abusato della vostra cortesia. Ma anche questo è un problema che va risolto, perché sta alla base della nostra rinascita navale mercantile e perché contiene implicitamente la soluzione dell'altro problema, quello cooperativistico, al quale bisogna dare il maggior sviluppo possibile.

Non basta andare e con tanta malavoglia, mettendoci il maggior tempo possibile, qualche volta incontro alla «Garibaldi»: oltre tutto bisogna ricordarsi che questa cooperativa che è stata ed è un vanto di tutta la marineria d'Italia ha avuto perdite enormi durante la guerra; l'onere di queste perdite

non deve esserle addossato. Ma non basta: bisogna allargare questo campo, bisogna attivarlo, bisogna fargli prendere una forma più popolare; e allora vedrete, se metterete i marinai in condizione di non lavorare più per l'utile dell'armatore ma per il proprio utile, quale somma di energia e di spirito di sacrificio essi sapranno dare, dall'ultimo mozzo fino al comandante.

Occorre fare questo per varie ragioni; occorre fare questo anche perché voi avreste così il caso pratico di come vengano ad essere felicemente risolti e sincronizzati nello stesso tempo due problemi: uno di carattere sociale e l'altro di carattere economico e finanziario. Se non si procederà su questa strada, è chiaro che noi ci troveremo molto presto ad avere il problema sociale inasprito enormemente e vedremo il problema economico già grave divenire di una gravità tale che non sapremo quali potranno essere le conseguenze per il paese.

Tutti gli altri problemi, il problema della pesca, di cui parlai abbondantemente l'anno scorso, per cui non voglio ripetermi ora, della siderurgia navale, di tutte le altre branche industriali e commerciali che vi sono *a latere*, il problema del grande e del piccolo cabotaggio, quello dei cantieri e dei porti, del navalgrande e del navalpiccolo, tutti i problemi che vi sono stati accennati prima dall'onorevole Salerno e poi dall'onorevole Giulietti, non possono trovare una soluzione completa e definitiva se non in una linea armonica di politica economica marinara.

Il tentativo di risolvere frammentariamente è, in realtà, un non risolvere. Voi dovete pensare che si tratta di oltre 150 mila pescatori, di oltre 50 mila operai dei cantieri, di oltre 45 mila naviganti, di oltre 25 mila lavoratori del porto e di altri 50 mila fra operai ed impiegati delle attività sussidiarie: un complesso di oltre 300 mila lavoratori che hanno tutti ragione di vita sul mare. Queste ragioni di vita, onorevoli colleghi, non potranno essere soddisfatte se non attraverso un piano vagliato, discusso ed attuato con metodo.

Quando una nazione ha l'incomparabile fortuna di essere posta dalla natura sul mare, ha una storia e le vie del suo benessere segnate. È cecità riprovevole rinnegare la prima, non prendere le vie che ci sono indicate dal destino. È un assioma ormai indiscusso che le guerre si vincono sul mare, e l'ultima, se ve ne era bisogno, ne è stata una riprova. Ma ciò a noi importa relativamente: v'è un altro assioma che ci interessa

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

assai di più, del pari indiscutibile, che cioè sul mare fiorisce la pace, e soprattutto sul mare le nazioni marinare trovano il loro equilibrio economico e sociale. Ma voi non avete fatto nulla, o per lo meno avete fatto troppo poco, e soprattutto non sentite la necessità di fare, non avvertite l'importanza di questi problemi.

FERRARIO CELESTINO. E i miliardi di Saragat non sono nulla nemmeno quelli? (*Commenti*).

DUCCI. I miliardi di Saragat sono dei biscottini in bocca ad un elefante. (*Commenti — Interruzioni — Proteste a sinistra, al centro e a destra*).

Ed ho finito, ora mi accorgo di non aver parlato strettamente del contenuto di queste pagine. Ma vi prego, onorevoli colleghi della maggioranza, non chiamate bilancio della marina mercantile italiana quello che è stato presentato. Le cifre che vi sono indicate sono talmente piccole che farebbero sorridere i bilanci della Lauro, della Costa, della Messina. Non chiamatelo bilancio della marina mercantile questo documento burocratico arido e freddo, questo documento che giustamente l'onorevole Orlando chiamò un cimitero di croci alla memoria.

Esso non contiene nulla delle speranze, dello spirito di sacrificio, del desiderio di lavoro dei nostri marinai. Per questo noi negheremo il nostro assenso a questo bilancio, per questo noi voteremo contro un simile documento che non è degno del Governo, che non è degno della nostra nazione, perché ne umilia una forza ed una grande tradizione, quella della marina mercantile. (*Applausi all'estrema sinistra — Molte congratulazioni*).

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

SEMERARO GABRIELE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non vi allarmate se inizio a parlare in quest'ora già tarda: trasmetterò semplicemente un telegramma-lettera al ministro delle poste e delle telecomunicazioni. Se il Regolamento me lo avesse permesso, avrei consegnato agli stenografi il mio breve intervento e non avrei importunato gli amici.

Nel prendere un'altra volta la parola sul bilancio delle poste, dei telefoni e dei telegrafi, devo rilevare che mentre per l'esercizio 1949-1950 si aveva un disavanzo di meno di 6 miliardi, di fronte a quello di circa 19 miliardi dello stato di previsione del 1948-49, per l'esercizio 1950-51 si ha un disavanzo di meno di due miliardi, mentre per i telefoni si ha

un avanzo di gestione di circa 3 miliardi e mezzo in confronto a quello di un miliardo e 261 milioni di due anni fa.

È ben vero che nel frattempo le tariffe sono state aumentate fino al limite estremo della contrazione, che per alcuni servizi è stato anche oltrepassato; ma tutti ci rendiamo conto che i nuovi carichi apportati dai miglioramenti al personale, disposti per tutte le Amministrazioni dello Stato, hanno assorbito la maggior parte dei maggiori introiti.

Torno a soffermarmi sulla necessità, generalmente riconosciuta, che il bilancio riporti esattamente l'effettivo risultato dell'attività dell'azienda delle poste e dei telegrafi, facendo figurare nella parte dell'entrata anche l'importo dei servizi da essa resi alle altre amministrazioni dello Stato. Dai dati esposti su questo argomento dal ministro onorevole Jervolino, nella discussione dell'anno scorso, risulta che tali servizi importerebbero una entrata anche notevolmente superiore agli otto miliardi del disavanzo previsto per l'esercizio che sta per finire; il che vuol dire che per quello che si riferisce al bilancio in esame, esso dovrebbe presentare un avanzo anziché un *deficit* di gestione. È una questione che si trascina da anni, e sarebbe tempo che gli organi competenti si decidessero a normalizzare una buona volta la posizione economica dell'importante azienda.

A tale scopo fu suggerito l'anno scorso, nell'altro ramo del Parlamento, che la determinazione del carico delle prestazioni gratuite rese dalle poste e dai telegrafi alle singole amministrazioni si facesse col sistema del *forfait*, data la grande difficoltà che presenterebbe una razionale raccolta di dati, non fosse altro che per la variabile intensità del traffico da giorno a giorno e da mese a mese. Ma io ritengo che il modo più certo e sicuro per l'accertamento di questo particolare cespite, sia pure a solo titolo contabile, possa essere quello di dotare di macchine affrancatrici i vari ministeri e i più importanti uffici che ne dipendono, adottando per gli altri uffici il sistema dei conti di credito presso la posta e il telegrafo locali, abilitati al ricevimento delle corrispondenze e dei telegrammi dei pubblici uffici. Per quanto riguarda le prime, ciò varrebbe ad eliminare anche l'inconveniente — che si verifica spesso, specialmente nei grandi centri — che incaricati poco scrupolosi immettano i plichi, anche se voluminosi, nelle comuni cassette di impostazione, rendendole così rigurgitanti da impedire la impostazione delle corrispondenze del pubblico che paga!

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

In quanto ai telegrammi, sarà bene tener presente, nella auspicata costituzione dell'azienda delle telecomunicazioni, che raggrupperà la gestione dei telegrafi con quella dei telefoni, la necessità di adottare anche per i telegrammi il sistema del pagamento in base a fattura mensili, così come si fa per le comunicazioni telefoniche fin dalla costituzione dell'attuale azienda dei telefoni statali; il che vorrà dire la soppressione della franchigia per il servizio telegrafico, che non trova giustificazione, quando si sa che esso è gravemente deficitario, nonostante che le tariffe siano state aumentate in misura non sormontabile.

Come primo passo, intanto, si potrebbe adottare il sistema dei conti di credito, sia per i telegrammi che per le corrispondenze raccomandate e assicurate, desumendo le tasse dovute dai bollettari e registri di accettazione secondo il numero delle parole e la specie dei primi ed il peso e il valore delle seconde. E dico questo, perché, dai dati esposti nello scorso anno dall'onorevole collega Jervolino, si apprese che solo per le predette prestazioni ai pubblici servizi, i calcoli induttivi facevano ammontare le tasse ad oltre due miliardi di lire. In proporzione, l'ammontare di tutte le altre prestazioni dovrebbe anche superare gli otto miliardi. Vale dunque la pena di risolvere questo problema per la sincerità del bilancio.

Altro argomento, sul quale mi soffermerò brevemente, avendolo trattato nella discussione del bilancio di due anni fa, è quello dei servizi notoriamente passivi gestiti dall'Azienda posteletrografica. Non mi soffermo sul servizio telegrafico, le cui entrate non coprono nemmeno la metà della spesa, perché siamo tutti convinti che con la fusione di esso col servizio telefonico si avrà una gestione attiva dei due traffici unificati. Mi limiterò perciò a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla necessità di non procrastinare oltre la radicale trasformazione del servizio dei vaglia postali, la cui gestione è anch'essa largamente passiva. La sola spesa per il cottimo della contabilità dei vaglia supera i 50 milioni all'anno: se si tien conto che al centro sono applicati, per tale contabilità, circa 500 unità con almeno 150 milioni di emolumenti, si ha una spesa totale di 200 milioni, pari ad oltre un terzo dei proventi indicati per tale servizio nello stato di previsione che stiamo esaminando. Gli altri 360 milioni, appena sufficienti per coprire gli emolumenti di un migliaio di impiegati, è evidente che rappre-

sentano solo una piccolissima parte della spesa sostenuta a tale titolo nei 12 mila uffici della Repubblica e nelle ragionerie e casse provinciali e centrali che si occupano di questo servizio.

A questo proposito, vorrei pregare l'onorevole ministro di volersi far precisare dagli organi competenti l'effettivo disavanzo che presenta il servizio di cui trattasi, ed in particolare quale effettiva utilità pratica abbia la revisione contabile che di esso viene eseguita al centro, a distanza di anni; e farsi indicare se, a memoria di uomo, vi sia stato qualche caso di frode scoperta in sede di tale revisione, che in alcuni periodi è rimasta arretrata di più di dieci anni. E ciò, si badi, non per colpa dei dirigenti e degli operatori ma per la natura stessa di tale lavoro, che consiste, niente di meno nella ricostituzione, pezzo per pezzo, della cronologica emissione dei vaglia di ciascuna specie (ordinari, telegrafici, esteri, ecc.) per ognuno degli uffici, grandi e piccoli della Repubblica. E che il dubbio sulla utilità di tale revisione non sia campato in aria; lo dimostra un precedente che vale la pena di rievocare, e del quale l'onorevole ministro potrà avere conferma dagli uffici da lui dipendenti. Si tratta di questo: che il ministro Giuffrida, avendo constatato nel 1921 che la revisione contabile dei vaglia era arretrata di circa 10 anni, e che ciò, fra l'altro, impediva la liberazione della cauzione prestata da numerosi contabili non più in servizio, promosse apposito decreto-legge col quale si disponeva che le contabilità arretrate si intendevano approvate, e mandò al macero le tonnellate di titoli (qualche cosa come 100 milioni di vaglia) che attendevano di essere revisionati! Questo provvedimento radicale non provocò alcun cataclisma; l'amministrazione, anzi, ne trasse una notevole economia: oltre 30 milioni delle lire di allora...

Per concludere su questo argomento, torno a caldeggiare la proposta già fatta due anni addietro: di unificare il servizio dei vaglia con quello dei conti-correnti; dando volentieri atto all'onorevole collega Jervolino di aver fatto il primo passo su questa via, trasferendo a questo ultimo il movimento dei fondi che prima si faceva a mezzo dei vaglia di servizio.

Del resto, è sintomatico che lo stesso pubblico dimostri chiaramente la sua preferenza per il servizio dei conti correnti, che da 28 milioni di operazioni fatte nel 1938 è salito ad oltre 50 milioni, mentre, nello stesso periodo, quello dei vaglia è disceso da 18.420.000 a 14.000.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

Ed a proposito di cifre che dovrebbero incrementare il bilancio, noto che quella di 30.000.000 si ripete per la terza volta come provento dell'esercizio di pubblicità « su stampati, stabili e cose dell'amministrazione ». La denominazione stessa del capitolo 28 indica il vastissimo campo in cui si svolge tale forma di attività, che va dai moduli di servizio alle cassette di impostazione e da queste agli altri degli uffici, una volta strettamente riservati alle sole notificazioni di servizio. Non so precisamente se la gestione di tale esercizio venga fatta direttamente dall'amministrazione o data in appalto con o senza partecipazione agli utili. Osservo solo che, data l'accennata ampiezza che si è creduto di voler dare alla pubblicità nell'ambito dei servizi postelegrafonici, il gettito che se ne ritrae non pare corrispondente a quello che se ne dovrebbe ricavare con una efficiente organizzazione dell'esercizio. E dico questo riferendomi al confronto con le cifre che ho desunte da fonte sicura rispetto alla pubblicità di un'azienda di trasporti urbani in una grande città dell'alta Italia: da 12 a 15 milioni all'anno, per le sole scritte pubblicitarie esposte nei tram e autopullman della città. Per la posta si tratta di ben altro: vi sono gli altri dei circa 12 mila uffici, fra grandi e piccoli; parecchie migliaia di cassette e milioni di stampati! Dico questo, solo perché l'argomento possa formare oggetto di nuovi studi. E tale osservazione va estesa anche al bilancio dei trasporti, poiché soli 18 milioni sono previsti dall'esercizio della pubblicità.

E prendo lo spunto da questo accenno (me lo consentano gli onorevoli colleghi) per ripetere una osservazione fatta nella discussione di due anni fa; la sola su cui l'onorevole amico Jervolino si dimenticò di manifestare il suo avviso nella cortese ed esauriente risposta data al mio intervento. L'osservazione riguardava la composizione del consiglio di amministrazione delle aziende autonome postelegrafica e telefonica.

Sono aziende a carattere prevalentemente tecnico e per le quali da decenni si parla di industrializzazione. Per questo l'organo più importante proposto alla loro gestione dovrebbe non privarsi della fattiva collaborazione di rappresentanti qualificati della stampa, delle banche e della industria e commercio. Né si creda che questo concetto sia un parto della mia fantasia; ad esso, invero, si informava la riforma dell'Amministrazione postelegrafica che porta il nome dei due ministri Fera e Chmienti e la data del 2 ottobre 1919, cioè di circa 30 anni fa! All'arti-

colo 4 di tale riforma, infatti, si legge che a far parte del consiglio d'amministrazione erano chiamati, oltre i funzionari dell'amministrazione e i rappresentanti del personale, anche un rappresentante degli istituti di emissione, e cinque cittadini scelti, uno fra i grandi industriali, uno fra persone di speciale competenza in elettrotecnica e tre rispettivamente in terne proposte dal consiglio generale della Federazione della stampa, dall'Unione delle camere di commercio e dal Consiglio superiore del lavoro.

Dobbiamo forse pensare che questa disposizione fu fra quelle che indussero la burocrazia del tempo a far abortire la predetta riforma che, attuata in parte in attesa della conversione in legge del relativo decreto-legge, emanato alla data indicata, fu poi ritirata dal Parlamento nel 1922, ad opera del ministro Fulci? Sottopongo la domanda alla meditazione dell'onorevole ministro, ora che si è in fase di nuovi progetti per la riorganizzazione delle due aziende.

E, per finire, raccomando allo stesso onorevole ministro di voler far ragione alle istanze di miglioramenti dei servizi più generalmente reclamati, quali, fra gli altri, il ripristino della terza distribuzione delle corrispondenze, almeno nei grandi centri (che in effetti è stata disposta già per Milano e Palermo, e ci auguriamo che avvenga anche per gli altri centri); lo sfollamento degli sportelli dei servizi al pubblico nelle ore di maggior traffico; e la riapertura delle ricevitorie in poche ore dei giorni festivi, per il servizio telegrafico, la cui mancanza è così vivamente sentita e deplorata.

Portando a termine questo mio brevissimo intervento — e penso che non mi sono smentito dicendo di avere in mente di fare un telegramma — lettera al ministro ed al sottosegretario alle poste e telegrafi — trovo l'opportunità di ringraziare tanto il ministro attuale quanto l'ex ministro Jervolino, e i sottosegretari Uberti e Galati, nonché tutti gli onorevoli colleghi della Camera che hanno approvato all'unanimità due mie proposte di legge che sono andate veramente incontro ad alcune necessità del personale delle poste e dei telegrafi. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

GIOLITTI, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere se e come intenda tutelare gli interessi nazionali che sono contrastati dai monopoli elettrici; ed in particolar modo quali provvedimenti intenda adottare nei confronti della Società Terni, del complesso I.R.I., i cui dirigenti, di proposito, sabotano lo sviluppo dei lavori nel complesso idro-elettrico del Vomano.

(1434)

« CORBI, AMICONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se ritiene di sospendere la formazione della graduatoria per il concorso di veterinario condotto; sospensione che appare doverosa e opportuna in quanto la Commissione igiene e sanità del Senato ha presentemente in esame la proposta di legge del deputato Pino, già approvata dalla XI Commissione della Camera, in sede legislativa, e avente per oggetto la « Estensione a tutti i sanitari laureati e alle ostetriche del disposto di cui all'articolo 2, comma a), quinto capoverso, della legge 1° marzo 1949, n. 55, sulle norme transitorie per i concorsi sanitari ».

« Tale proposta prevede una particolare considerazione nella valutazione dei titoli agli assistenti universitari delle facoltà di medicina veterinaria, sicché appare consigliabile, per deferenza al Parlamento e per la intrinseca giustizia del provvedimento, non privare affrettatamente di un beneficio una larga categoria di giovani che non aspira a privilegi, ma solo al riconoscimento del proprio lavoro e della serietà dei propri studi.

(1435)

« CASERTA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della difesa, per sapere se risponde a verità la notizia diffusasi a Catanzaro, e che ha destato vivo allarme nella popolazione, del trasferimento ad altra sede del 64° magazzino militare viveri, foraggi e combustibili con la conseguente soppressione della sezione di Commissariato militare ed inutilizzazione della complessa attrezzatura di magazzini creata nell'ultimo cinquantennio in quella città, già sede del Comando Divisione militare.

« E se non ritenga opportuno soprassedere da qualsiasi spostamento di uffici regionali da una città all'altra, mentre è in atto il contrasto fra le tre provincie per la scelta del Capoluogo ».

(1436)

« LARUSSA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i Ministri della difesa e dei trasporti, per conoscere se e come intendono ovviare all'incombente pericolo di chiusura degli Stabilimenti S.I.A.I. Marchetti di Sesto Calende (Varese) la cui vita ormai dipende esclusivamente dalle commesse dei due Ministeri citati.

« Premesso che, dopo lo smantellamento della Isotta Fraschini e della Cemsas, la S.I.A.I. è il più importante complesso industriale metalmeccanico della provincia di Varese; notato che da tempo l'azienda ha smobilitato, riducendo il personale da 12 mila agli attuali 4 mila ed ha operato la completa riconversione degli impianti, attrezzandosi in modo adeguato alla costruzione di materiale rotabile e mantenendo un reparto aeronautico con un prezioso personale specializzato che, nel particolare momento, sarebbe colpevole abbandonare;

constatato che attualmente l'azienda non chiede aiuti finanziari e che, per l'opera di riconversione, assai modesti sono stati gli interventi; l'interrogante richiama l'attenzione degli onorevoli Ministri sul fatto che da questa azienda dipende la vita di gran parte della popolazione della zona e che la persistente mancanza di ordinazioni da parte dello Stato — ordinazioni che rientrano indubbiamente nel programma di ricostruzione del Paese e in quello di maggiore sviluppo dell'aviazione civile — sarebbe la causa determinante la fine di una azienda risanata.

(1437)

« GASPAROLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'Alto Commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per conoscere quanto ci sia di vero nell'articolo pubblicato nel numero 141 del *Tempo*, del 23 maggio 1950, nella cronaca di Roma, nel quale si sostiene che l'importazione diretta da parte dello Stato a mezzo dell'Endimea di medicinali dagli Stati Uniti è stata sospesa, lasciando assoluta libertà alla iniziativa privata, con la conseguenza che prodotti quali la streptomycina, penicillina, ecc., vengono venduti al pubblico a prezzo tre volte maggiore di quello che l'Endimea pratica, con gravi conseguenze e per i privati consumatori e per i sanatori ed ospedali. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

(2806)

« TOZZI CONDIVI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei trasporti, per sapere se è a conoscenza della farsa « Conferenza orario » tenuta il 13 maggio 1950 alla Camera di com-

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

mercio, industria e agricoltura di Taranto, nella quale tra il detto ente ed i comuni di Ginosa, Laterza e la società S.I.T.A. avrebbe dovuto essere varato il nuovo orario delle autolinee Ginosa-Laterza-Taranto e viceversa e lo studio di aumentabilità delle corse giornaliere da e per i due capolinea. Inopinatamente i rappresentanti di Ginosa e Laterza si sentivano dire che l'orario era già stato deciso dalla direzione della S.I.T.A. e che sarebbe andato in vigore col 16 maggio 1950, non tenendo in alcun conto i desiderata ed i bisogni dei 27 mila cittadini delle due località; e se, conoscendola, quale azione intenda svolgere a ché la suddetta società receda dal suo atteggiamento dittatoriale, tenendo conto degli interessi e delle aspirazioni delle due cittadine summenzionate che, è bene ricordarlo, sono prive di ferrovie e perciò bisognose di un maggior numero di corse e di orari appropriati. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2807)

« LATORRE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è a conoscenza del disordine e delle continue trasgressioni al regolamento, che regnano sovrane nella stazione di monta oramai del comune di Laterza (Taranto) ad opera della poca assiduità nel dirigere e nel sorvegliare di quel veterinario comunale, consistente nella inosservanza degli orari prescritti per la monta, nel numero dei salti prescritti, che da due giornalieri, per l'affluenza delle faltrici, arrivano persino a cinque, e ciò con evidente danno per la salute e la prolificità degli stalloni stessi, la quasi abituale assenza del direttore della stazione, che avrebbe l'obbligo di presenziare all'atto della monta, ed in modo particolare operare la visita delle fattucce onde eliminare ogni pericolo di contagio per gli stalloni, mancanza assoluta di chiusura di sicurezza dei locali, cosa che potrebbe permettere monte clandestine; e, se di ciò il Ministro è a conoscenza, quali misure ha prese o intenda prendere perché tale stato di cose abbia a cessare, e se, malgrado le ripetute precise denunce a tal uopo indirizzate a mezzo raccomandata, per ben tre volte, al direttore del deposito stalloni di Foggia e allo stesso Ministero interrogato, si intenda rimanere inerti e passivi, lasciando che le cose continuino ad andare così allegramente; ed infine per sapere se non ritenga utile, necessario ed urgente sostituire l'attuale direttore di quella stazione con il dottor Antonio

Barberio, che quella stazione impiantò e che ne tenne validamente la direzione come titolare per ben 35 anni e ne fu ingiustamente estromesso. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2808)

« LATORRE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere se non ritenga urgente ed equo modificare il regio decreto-legge 31 gennaio 1944, n. 55, anche in via transitoria, allo scopo di concedere ai funzionari delle Amministrazioni provinciali dello Stato, che ne hanno fatto richiesta, di essere temporaneamente distaccati presso il Sottosegretariato pensioni di guerra e ciò, tanto per accelerare al massimo i servizi svolti da detto Sottosegretariato, quanto per venire incontro ai legittimi desideri di un piccolo numero di benemeriti funzionari, pressati da imprescindibili esigenze di tornare alla propria città. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2809)

« TRULLI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritenga giusto prendere in esame la situazione dei proprietari d'immobili adibiti ad alberghi, per i quali, con decreto legislativo 6 dicembre 1946, n. 424, è prevista una proroga anche sino al 31 dicembre 1954, nella particolare considerazione che, mentre le locazioni di immobili adibiti ad uso diverso di abitazione, dal 1945, sono state aumentate di quasi venti volte, per le fittanze alberghiere vi è stato un aumento di sole sei volte nello stesso periodo di tempo. Gli albergatori, quindi, continuano a pagare per decine e decine di vani, meno di quanto attualmente si paga per il fitto di soli 3-4 vani, senza aggiungere che, pur rappresentando una notevole fonte di lucro, per gli alberghi non si è ritenuto nemmeno di apportare gli aumenti che si sono apportati ai fitti dei locali adibiti a bar, pasticcerie, ristoranti, ecc. E dire che gli albergatori hanno potuto aumentare di 50 volte e più il prezzo delle camere !

« È evidente che i dati di fatto di cui sopra si concretano in una grave sperequazione a danno di questi proprietari d'immobili, per cui sarebbe opportuno ed urgente la emanazione di norme riparatrici, per l'adeguamento, quanto meno, della loro situazione a quella degli altri. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2810)

« TRULLI ».

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere la ragione per la quale non è stato ancora provveduto a risolvere l'annosa questione sollevata dalle popolazioni interessate ad ottenere la revoca della riserva di caccia e pesca nel lago e nel palude di Massarosa, in provincia di Lucca.

« Per le condizioni di estrema miseria in cui vivono quelle popolazioni, è assolutamente indispensabile ed urgente addivenire alla revoca in oggetto, la quale, sotto speciosi pretesti, non riesce più a nascondere uno stato di cose veramente deplorabili per il paese privilegio e l'altrettanta paese speculazione, che non possono permanere senza ledere gli umani interessi del popolo e le buone regole della democrazia. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2811)

« BALDASSARI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere se non ritenga disporre finalmente per il ripristino della pretura di Pietramelara.

« I giudizi pendono ormai da anni perché la pretura è a Teano e la sezione di Pietramelara funziona stentatissimamente.

« Il viaggio è scomodo per i funzionari ed ogni occasione è buona per saltare più della metà delle udienze che sono fissate. Giudizi civili, penali, pratiche di volontaria giurisdizione e quanto altro di competenza pretoria è faticosamente ed annosamente svolto.

« Testimoni, parti interessate, imputati, debbono fare lunghi viaggi venendo da Baia e Latina, Roccaromana o Teano, senza rimborso di spese, talvolta, per piccole pratiche o giudizi.

« I locali della pretura, del carcere, del carceriere sono pronti e ammobiliati. Dei due cancellieri della pretura di Teano uno potrebbe essere destinato a Pietramelara.

« Notisi che non vi è mezzo di trasporto che allacci i singoli comuni del vecchio mandamento di Pietramelara con Teano. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(2812) « NOTARIANNI, COLASANTO, LEONE, NUMEROSO, TITOMANLIO VITTORIA, DE MICHELE, FIRRAO, RICCIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della difesa, per conoscere se non ritenga opportuno revocare il provvedimento di recente emanazione, col quale viene disposto che, sotto la data del 31 luglio 1950 siano collocati in congedo i sottufficiali dei carabinieri

richiamati o trattenuti che abbiano riportato la qualifica di « buono con due » nelle ultime note caratteristiche.

« Il provvedimento in questione si appalesa infatti ingiusto ed inopportuno perché stabilisce un criterio di eliminazione dal servizio dei sottufficiali richiamati o trattenuti, non applicato nei confronti dei sottufficiali di carriera:

modifica arbitrariamente quanto era stato stabilito nei riguardi dei sottufficiali richiamati o trattenuti per i quali, lo scorso anno, venne disposto il trattenimento in servizio fino al raggiungimento dei rispettivi limiti di età;

colpisce duramente questi sottufficiali, quasi tutti con famiglia a carico, privandoli dall'impiego nel momento del maggior bisogno, quando ancora non hanno potuto provvedere alla istruzione ed all'avviamento dei loro figliuoli;

li danneggia economicamente agli effetti della pensione, di cui alcuni verranno ad essere privati, non avendo potuto maturare il periodo minimo di servizio richiesto per averne diritto;

determina in essi stati d'animo di giustificato e doloroso risentimento che possono rallentare, quando non li distruggono del tutto, quei vincoli di attaccamento all'Arma che è interesse nazionale mantenere, come in passato, vivi e profondi in coloro che se ne allontanano. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2813)

« CUTTITTA ».

« La sottoscritta chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscerne gli intendimenti in merito all'esistenza dell'Istituto di orientamento professionale, sito in via Tevere 22, Roma.

« Detto Istituto, il primo sorto in Italia, fu istituito dall'Ufficio del lavoro del comune di Roma nel 1928 ed è stato da questo ente subsidiato fino al 1945.

« Venuto a cessare il contributo del comune, è stato concesso all'Istituto dal Ministero della pubblica istruzione negli anni 1947-48 e 1948-49 un tenue contributo di lire 500.000 appena sufficiente a mantenere in grama vita l'istituzione. Oggi nessun emolumento ricevono né la direttrice dell'Istituto dottoressa Gasca Diez, né la sua aiutante signorina Laura Brunelli. Per il presente anno seolastico, poi, senza alcun avvertimento il Ministero della pubblica istruzione ha pensato di sopprimere il contributo.

## DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 26 MAGGIO 1950

« Si chiede pertanto l'immediato contributo di lire 500.000 da parte del Ministero della pubblica istruzione per l'anno 1950, tenuto conto che vi sono fondi nel bilancio dell'istruzione tecnica per l'orientamento professionale.

« Si chiede inoltre il riconoscimento giuridico dell'Istituto di orientamento professionale di Roma. *(La interrogante chiede la risposta scritta).*

(2814) « CINCIARI RODANO MARIA LISA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per regolarizzare l'anormale situazione che si è venuta a creare nella Facoltà di economia e commercio dell'Università di Roma in seguito alla mancata designazione dei titolari delle cattedre di tecnica bancaria e professionale, matematica finanziaria e attuariale e merceologia, i cui professori ordinari sono stati collocati fuori ruolo per limiti di età. Si rileva a questo proposito che le sollecitazioni inviate al riguardo dal Ministero alla suddetta Facoltà, oltre ad essere tardive, non hanno sortito alcun effetto, cosicché, alla chiusura dei cor-

si, la situazione è ancora quella iniziale, col pericolo che i corsi stessi, anche se effettuati, non possano avere alcun valore e, di conseguenza, non vengano ritenuti validi neppure gli esami. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(2815)

« ARIOSTO ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé lette saranno iscritte all'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

**La seduta termina alle 20,55.**

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

*Alle ore 9,30:*

Interrogazioni.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI  
Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI