CDLXXXVI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI VENERDÌ 9 GIUGNO 1950

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDICE

	PAG.	PAG.
Sul processo verbale:		
VIOLA	19209	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	19209	19211
GRAMMATICO	19210	PRESIDENTE
MICELI	19210	19211
CASSIANI	19210	ANGELINI, <i>Relatore sul bilancio del Ministero della marina mercantile</i>
GUI	19210	19211
Congedi:		SIMONINI, <i>Ministro della marina mercantile</i>
PRESIDENTE	19210	19219
Disegni di legge (Deferimento a Commissione in sede legislativa):		
PRESIDENTE	19210	
Disegno e proposte di legge (Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa):		
PRESIDENTE	19210	
Disegno di legge (Annunzio di presentazione):		
PRESIDENTE	19210	
Proposte di legge (Annunzio):		
PRESIDENTE	19210	
Proposta di legge (Annunzio di ritiro):		
PRESIDENTE	19211	
Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio):		
PRESIDENTE	19211	
Disegni di legge (Seguito della discussione):		
Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51 (1063). — Stato di previsione della spesa del Ministero delle		

La seduta comincia alle 10.

FABRIANI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 7 giugno 1950.

Sul processo verbale.

VIOLA. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE, Voglia indicarne la ragione.

VIOLA. Vorrei chiedere chiarimenti sulla composizione della Commissione d'indagine nominata nella seduta del 7 giugno.

PRESIDENTE. Devo allora, mio malgrado, pregarla di rinunciare a chiedere di parlare su questo argomento perchè, a norma dell'articolo 74 del regolamento, la nomina della Commissione è prerogativa personale del Presidente. Ritengo, peraltro, che sarebbe molto più opportuno che ella avanzasse la sua richiesta di chiarimenti direttamente al Presidente della Camera in altra sede.

VIOLA. Concordo. Auspico tuttavia che la Commissione non incominci i suoi lavori

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

prima che io abbia avuto modo di conferire con il Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

GRAMMATICO. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. La prego di indicarne la ragione.

GRAMMATICO. Assente dall'ultima seduta della Camera, tengo a dichiarare che, se fossi stato presente, avrei dato voto favorevole alla proposta Perrone Capano.

MICELI. Chiedo di parlare per un'analoga dichiarazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICELI. Se fossi stato presente alla precedente seduta, avrei votato a favore della proposta Perrone Capano.

CASSIANI. Chiedo di parlare per una analoga dichiarazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIANI. Se fossi stato presente alla precedente seduta, avrei votato contro la proposta Perrone Capano.

GUI. Chiedo di parlare per un'analoga dichiarazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUI. Se fossi stato presente alla precedente seduta, avrei votato contro la proposta Perrone Capano.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Ambrosini, Greco, Helfer, Lucifredi, Pertusio e Russo.

(I congedi sono concessi).

Deferimento di disegni di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta nelle precedenti sedute, ritengo che i seguenti disegni di legge possano essere deferiti all'esame ed all'approvazione della competente Commissione permanente, in sede legislativa:

« Incorporamento di unità di leva⁶ nel Corpo nazionale dei vigili del fuoco » (1338);

« Norme transitorie sull'avanzamento per anzianità delle guardie di pubblica sicurezza a vice brigadiere » (1339).

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Approvazione di un disegno e di proposte di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nella sua riunione del 7 corrente, in sede legislativa, la I Commissione permanente (Interni) ha approvato i seguenti provvedimenti:

« Abrogazione della legge 15 novembre 1936, n. 1887, che istituì la specialità « Agenti interpreti di lingue estere » nell'organico del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (1139);

proposta di legge d'iniziativa del deputato Sampietro Umberto: « Costituzione in comune autonomo della frazione di Cecima del comune di Ponte Nizza, in provincia di Pavia » (491);

proposta di legge d'iniziativa del deputato Montini ed altri: « Ricostituzione del comune di Botticino Sera, in provincia di Brescia » (839);

proposta di legge d'iniziativa del deputato Fabriani: « Ricostituzione dei comuni di Sant'Eusanio Forconese e di Villa Sant'Angelo, in provincia dell'Aquila » (1077).

A sua volta, la XI Commissione (Lavoro), ha approvato in un unico nuovo testo le due proposte di legge dei deputati Pastore-Morelli (531) e Di Vittorio-Santi (498):

« Estensione dell'assicurazione malattie ai lavoratori addetti ai servizi familiari ».

Annunzio di presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Consiglio dei ministri ha presentato alla Presidenza il disegno di legge:

« Disciplina della produzione e vendita di alimenti per la prima infanzia e di prodotti dietetici » (1345).

Sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa parlamentare:

dal deputato Casalnuovo: « Distacco delle frazioni di Coccorino e Coccorinello dal comune di Ioppolo, in provincia di Catanzaro, ed aggregazione al comune di Spilinga, nella stessa provincia » (1342);

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

dai deputati Pastore e Menotti: « Ricostruzione del comune di Doccio, in provincia di Vercelli » (1346).

dai deputati Lucifredi, Resta, Tesauro e Codacci Pisanelli: « Definitività dei provvedimenti adottati dai prefetti in base all'articolo 7 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 » (1343);

dal deputato Foderaro: « Istituzione di una Sezione distaccata della pretura di Cropani in Sersale (Catanzaro) con giurisdizione sul territorio dei comuni di Sersale, Andali, Belcastro e Cerva » (1344);

Avendo i proponenti dichiarato di rinunciare allo svolgimento, le quattro proposte saranno stampate, distribuite e trasmesse alle Commissioni competenti, le prime due in sede legislativa.

Annunzio di ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Silipo e Lozza hanno dichiarato di ritirare la loro proposta di legge:

« Modificazioni alla legge 7 gennaio 1949, n. 5, relativa alla determinazione della misura delle indennità di studio e di carica e del compenso per lavoro straordinario spettante al personale insegnante direttivo, ispettivo e assistente delle scuole elementari e degli istituti governativi dei sordomuti » (540).

La proposta è stata, pertanto, cancellata dall'ordine del giorno.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza dai competenti Ministeri risposte scritte ad interrogazioni.

Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Seguito della discussione dei bilanci dei Ministeri dei trasporti, delle poste e telecomunicazioni, della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei bilanci dei dicasteri dei trasporti, delle poste e telecomunicazioni, della marina mercantile. Ha facoltà di parlare l'onorevole Angelini, relatore per il bilancio del Ministero della marina mercantile.

ANGELINI, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la discussione sul bilan-

cio della marina mercantile è stata veramente elevata ed interessante. Io debbo dare atto che a questo risultato hanno contribuito uomini di tutti i settori di questa Camera, uomini che hanno rivelato una profonda competenza ed un alto senso di responsabilità: gli onorevoli Salerno, Ducci, Jacoponi, Serbandini, Orlando, Liguori, Giulietti e Colasanto, i quali tutti hanno portato in questa discussione un senso di serenità, denunciando situazioni gravi, delicate e degne della massima considerazione: per cui io mi auguro che la loro voce sia tenuta presente dall'onorevole ministro e dal Governo nella ulteriore azione che essi dovranno intraprendere.

Diciamolo francamente: sarebbe stato desidero, anche in questa circostanza, che questi appassionati interventi fossero stati ascoltati da un maggior numero di nostri colleghi; ma, purtroppo, in questa Camera, come diceva giustamente un acuto osservatore, volentieri si parla, e non altrettanto volentieri si ascolta. È una realtà! Sembra quasi che si debba parlare soltanto per farci ascoltare di fuori; mentre noi dovremmo parlare soprattutto per essere qui ascoltati: perché è attraverso la discussione, è attraverso il contrasto delle idee, è attraverso l'appassionata oratoria proveniente dai vari settori della Camera che può, e deve nascere, la norma legislativa migliore.

Tutti i colleghi intervenuti nella discussione hanno unanimemente rilevato alcuni fatti sostanziali, e cioè l'impressionante esiguità dei mezzi messi a disposizione della marina mercantile, la nessuna considerazione in cui sono stati tenuti dal Governo i ripetuti voti sia del Parlamento, sia della Commissione parlamentare. Nel corso di questo mio intervento lo dimostrerò. Potrei dimostrarlo anche per altri settori dell'Amministrazione: per il settore dei trasporti, delle poste e telecomunicazioni; ma, nel caso nostro, l'aver così patentemente disatteso ai voti espressi dal Parlamento e dalla Commissione costituisce un fatto veramente preoccupante.

I problemi della marina mercantile, che hanno un riflesso interno più che un carattere internazionale, sono quelli che si riferiscono alla pesca ed al navalpiccolo, ossia alle navi di piccolo cabotaggio. Per la pesca, i colleghi che sono intervenuti hanno rilevato la irrisorietà dei fondi messi a disposizione per risolverne i problemi. Vi basti pensare che — malgrado che la Camera nella passata discussione sul bilancio e l'VIII Commissione parlamentare in più occasioni abbiano insistito perché fossero accordati più ampi

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

stanziamenti nel bilancio in esame — noi abbiamo potuto vedere che questi voti sono stati accolti al punto di sopprimere del tutto l'articolo 52 relativo alle «spese per promuovere e sussidiare l'incremento e la migliore organizzazione della pesca marittima e delle industrie accessorie» che figurava nel bilancio di previsione 30 giugno 1949-1° luglio 1950!!!

In compenso si è, però, aumentato da 5 a 6 milioni il fondo per provvedere alla vigilanza contro la pesca di frodo!!

Quando ho elaborato la mia relazione, mi sono voluto informare quali erano i mezzi che la marina mercantile aveva a disposizione per esercitare questa vigilanza sulla pesca di frodo, vigilanza che è tanto più necessaria in quanto che il nostro patrimonio ittico è veramente ridotto, ed in quanto che noi seguiamo ad importare dall'estero, tutti gli anni, dei quantitativi enormi di pesce, fino ad una cifra di circa venti miliardi annui. Mi sono domandato quali erano i mezzi con i quali le capitanerie di porto provvedono ad effettuare la vigilanza stessa. Ho potuto stabilire che la vigilanza si fa, a terra, attraverso l'opera dei carabinieri e specialmente delle guardie di finanza che segnalano i pescatori di frodo alle varie capitanerie, le quali dovrebbero, con dei mezzi meccanici a loro disposizione, intervenire, in mare, immediatamente per sorprendere i contraventori e reprimere il reato.

Ebbene, ho potuto accertare che, su 36 capitanerie che noi abbiamo in Italia, sei sole sono munite di una motolancia per questo servizio, cioè del mezzo nautico necessario per potersi recare senza indugio sul luogo segnalato.

Le altre capitanerie ricevono le segnalazioni e, volta a volta, prendono la motolancia in affitto da privati, mentre, nel frattempo, i frodatori se ne sono già andati per i fatti loro!

Ora è evidente che bisogna che questa questione sia una buona volta risolta. O noi vogliamo effettivamente combattere la pesca di frodo, ed allora bisogna che il Ministero faccia in modo di far mettere a disposizione delle capitanerie di porto quel minimo di mezzi nautici necessari alla bisogna; oppure, non adottiamo alcun provvedimento e la pesca di frodo continuerà a vivere indisturbata. Noi abbiamo fatto voti perché tutte le capitanerie di porto siano fornite almeno di una motolancia e perché nel prossimo bilancio il Ministero ottenga dal Tesoro sia i 180 milioni necessari per costruire le trenta motolance da

dare in dotazione alle capitanerie di porto che ne sono prive, sia i 10 milioni che si presume siano necessari per sopperire alle spese di esercizio di questo servizio.

Per la pesca mediterranea è stata denunciata da tutti i colleghi la necessità di liberare ai nostri pescatori le zone di pesca che sono loro attualmente interdette, e cioè le zone della Tunisia, la costa libica, ecc., dove i nostri pescatori andavano, in passato, a pescare abitualmente. Bisognerà, pertanto, realizzare accordi interstatali a questo scopo ed aiutare i pescatori a rimodernare il naviglio e gli attrezzi, mediante finanziamenti a basso tasso di interesse.

Nella mia relazione io ho fatto un rilievo che non era stato mai fatto nelle precedenti relazioni alla Camera: ho denunciato, cioè, che esistono 100.000 pescatori sulle nostre spiagge e 10.000 sui nostri laghi, e cioè circa 110.000 piccoli pescatori che esercitano la pesca con barche a remo e vela. Sono 110 mila persone che hanno vicino a loro famiglie abbastanza numerose, per cui possiamo dire che di questa pesca vivono 500-600 mila persone. Ebbene, questi modesti pescatori non sono stati, fino ad oggi, che molto poco aiutati. Bisogna che anche per loro, per questi miseri proletari della pesca, il Ministero della marina mercantile realizzi provvidenze che permettano loro di rinnovare gli attrezzi in caso di sinistro ed in caso di deterioramento, attingendo la somma ad un piccolo credito peschereccio ad un basso tasso di interesse.

Una voce unanime si è alzata da tutti i banchi: non basta disciplinare il problema della pesca, come l'abbiamo denunciato; ma occorre disciplinare il problema della vendita del pesce: dobbiamo, cioè, portare l'attenzione vigilante sulla speculazione, veramente riprovevole — come diceva il collega Orlando — che si fa sopra questi lavoratori, i quali vengono a ricavare un prezzo bassissimo dalla vendita della loro merce, mentre essa viene, poi, rivenduta sul mercato, attraverso la speculazione, a prezzi altissimi. È un interesse, questo, che coincide non solo con quello dei pescatori, ma con quello del consumatore.

Ecco perché dobbiamo favorire le cooperative di pescatori e metterci in condizione di organizzare dei servizi di vendita diretta dalle cooperative ai consumatori, in modo da fare realizzare un beneficio alle une e agli altri.

Altra voce unanime della Camera ha invocato la unificazione dei servizi ministeriali relativi alla pesca, onde aver lo stru-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

mento che regoli questa situazione, che ormai è divenuta urgente.

Non bastano i provvedimenti-tampone, provvedimenti che servono a risolvere problemi contingenti in un determinato momento; bisogna che l'intero problema sia disciplinato, esaminato, regolato da una direzione generale del Ministero della marina mercantile, la quale accentri in sé la trattazione di tutte le questioni riguardanti la pesca in se stessa, il naviglio peschereccio, il personale addetto alla pesca, salva restando la competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, come ho accennato nella relazione, nel settore strettamente collegato col settore delle bonifiche e col settore lagunare.

Attuando quanto sopra, noi ci potremo avviare alla soluzione di tutti questi problemi, che sono pressanti e sentiti dal Paese, soluzione che deve soddisfare le esigenze non soltanto di una larga classe di lavoratori, ma anche della nostra alimentazione ittica.

Per il naviglio di piccolo cabotaggio, il settore è in terribile crisi. Non bisogna dimenticare i sacrifici compiuti dai nostri marittimi imbarcati sulle navi di piccolo cabotaggio durante la guerra: questi lavoratori del mare hanno scritto pagine eroiche.

Questo naviglio è uscito dalla guerra quasi completamente distrutto; si è ricostituito rapidamente, assai rapidamente. Oggi noi siamo di fronte a 1561 unità per 135 mila tonnellate di stazza. Ebbene, di queste 1561 unità almeno 700 sono completamente in disarmo!

Se osserviamo il problema sotto l'aspetto sociale, dobbiamo rilevare che il naviglio di piccolo cabotaggio imbarca circa 11 mila lavoratori marittimi, e dobbiamo chiederci cosa succederà, se non troveremo il rimedio per sollevare le sorti di questo settore, non soltanto per quello che sarà il danno derivante agli armatori, ma per quello che sarà, soprattutto, il danno derivante ai lavoratori.

Elementi per risolvere questa crisi sono stati denunciati da tutti i banchi, dagli onorevoli Salerno, Orlando, Giavi, Colasanto, Serbandini, Iacoponi.

Ebbene, quali sono le cause della crisi? Alterazioni delle tradizionali correnti di traffico: si sono perduti i mercati adriatici, i mercati del medio oriente e quelli della Libia. Bisogna fare in modo, attraverso accordi di carattere internazionale, di riprendere questi mercati e queste correnti di traffico.

Si denota una pesantezza dei costi di gestione. Bisogna esaminarla attentamente. Il collega Jacoponi osservava che le compa-

gnie portuali di per sé stesse sono intervenute per alleggerire questi pesi di gestione. Vi dirò di più e cioè che, nonostante esista un contratto nazionale il quale stabilisce i minimi di paga per i lavoratori delle navi di piccolo cabotaggio, questi marittimi spontaneamente hanno rinunciato ai privilegi che derivano loro dal contratto nazionale e lavorano alla parte. Questi lavoratori, quindi, hanno sentito di dover dare la loro collaborazione per risolvere il tragico problema del piccolo cabotaggio.

Vi sono però delle situazioni che vanno ancora rettificare. Nuovamente ci siamo trovati, discutendo lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, di fronte al bilancio dell'azienda ferroviaria in enorme deficit. Onorevole ministro, quando l'anno scorso illustrai, in qualità di relatore, il bilancio dei trasporti, dissi al ministro Corbellini che l'azienda ferroviaria poteva prendersi il lusso di ridurre le tariffe delle merci che si imbarcavano sempre, in passato, sul naviglio di piccolo cabotaggio, perché alla fine dell'anno vera il Tesoro che pagava.

Vi è, infatti, una quantità di merci che tradizionalmente si trasportava col naviglio di piccolo cabotaggio: laterizi, grano, pirite, carbone, sale. Queste merci erano destinate al piccolo cabotaggio, quando le tariffe ferroviarie erano tali da non fare la concorrenza. A Gavorrano, per esempio, nessuno si era mai sognato di caricare le locali piriti sui vagoni ferroviari; oggi, invece, le piriti di Gavorrano si caricano sui vagoni ferroviari perché, rispetto ai noli sia pure di fame del naviglio di piccolo cabotaggio, vi è sempre una differenza del 30-40 per cento di spesa di trasporto in meno trasportandole per ferrovia.

Vi è una strettissima interdipendenza fra la tariffa ferroviaria e la possibilità di vita del piccolo cabotaggio. So che l'onorevole ministro Simonini è intervenuto recentemente, generosamente e, starei per dire, appassionatamente per risolvere la situazione: ad esempio, quando si è trattato di deliberare l'appalto per il trasporto del sale dalla Sardegna. Questo trasporto era sempre stato fatto dal piccolo cabotaggio; oggi il Ministero delle finanze e, per esso, la Direzione generale dei monopoli, trascurando questa tradizione, ha fatto una gara alla quale sono state invitate a concorrere soltanto navi di grande cabotaggio, dalle 4 mila alle 5 mila tonnellate.

Onorevoli colleghi, quando una nave di 5 mila tonnellate va a caricare sale in Sardegna, porta via il pane a 20 unità di piccolo

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

cabotaggio! Ebbene, nonostante si tratti di un'Amministrazione dello Stato, non siamo riusciti a far comprendere che vi è un interesse sociale, un interesse altissimo che questi trasporti o almeno quelli regolati dallo Stato siano affidati al naviglio di piccolo cabotaggio che giace al disarmo nei nostri porti.

Occorre assolutamente che questo problema sia esaminato con tenace volontà per essere risolto.

Bisognerà, inoltre, che nella futura legge per le nuove costruzioni navali si tenga presente la possibilità di miglioramento del naviglio di piccolo cabotaggio. Vi sono delle navi fino alle 150 e forse alle 250 tonnellate che ormai sono antieconomiche. Cerchiamo di contribuire a sostituirle con navi più rispondenti alle moderne esigenze del traffico: diamo un premio di demolizione, diamo un premio di costruzione e miglioreremo, anche in questo settore, il nostro naviglio. In tal modo ci metteremo in condizioni di risolvere, almeno in parte, questa crisi che tanto travaglia la marina mercantile italiana.

Per le scuole marinare l'onorevole Mazza, svolgendo la relazione sul bilancio dell'anno decorso, richiamava l'attenzione del Governo sulla necessità che questo problema della organizzazione e del potenziamento delle scuole marinare in genere, e di quelle di specializzazione in ispecie, fosse risolto decisamente. Anche in questo settore nulla si è fatto fino ad oggi; e i voti che sono stati rinnovati qui dai miei colleghi Mazza e Salerno dovranno, ormai, essere tenuti presenti. Noi ci auguriamo che anche per questa parte il nostro Ministro, nel prossimo anno, ci dia risultati tangibili; perché questo settore di addestramento è di una importanza fondamentale: è inutile costruire del naviglio, è inutile potenziare la Marina se non abbiamo uomini che siano veramente addestrati per l'adempimento di questa loro professione, di questa loro missione.

Vi sono dei problemi della marina mercantile che vanno esaminati, onorevoli colleghi, sotto un profilo essenzialmente internazionale. La nave è un bene fuori dogana: la nave, tanto se destinata ad un armatore estero, quanto se destinata ad un armatore italiano, è un bene che opera fuori delle acque territoriali. È sotto questo profilo che deve essere considerato sia il problema della navigazione, sia il problema delle costruzioni. Noi abbiamo necessità di realizzare tre traguardi: disporre di un maggior quantitativo di naviglio di qualità; riprendere la nostra posizione nei vari servizi e nelle varie correnti di traffico; riprendere il nostro posto nei traffici commerciali.

Onorevoli colleghi, ricordiamoci che con la guerra noi non abbiamo soltanto perduto il 90 per cento del nostro naviglio, ma abbiamo perduto il posto faticosamente conquistato nei servizi di linea e nei traffici marittimi commerciali, polverizzando in gran parte la nostra posizione precedente. Abbiamo avuto molte agenzie marittime sequestrate, abbiamo perduto corrispondenti; onorevoli colleghi, le nazioni estere che svolgono attività marittima hanno considerato l'Italia vinta come cancellata per sempre dal settore del traffico marittimo. Bisogna riconquistare il nostro posto. Volete un esempio della enorme differenza che vi è tra la nostra posizione del 1938 e quella di oggi? Basterà fare queste considerazioni: nel 1938 la bandiera italiana, nelle linee di navigazione dai porti italiani a quelli del Nord America, rappresentava il 94,8 per cento, la bandiera estera rappresentava il 5,2 per cento; per il Sud America la bandiera italiana rappresentava l'80 per cento, la bandiera estera il 20 per cento. Praticamente, tutte le linee di navigazione partenti dai porti italiani erano battute quasi esclusivamente da bandiera italiana. Quale è oggi la posizione? Quando io vi dico che le marine estere sono penetrate profondamente nell'attività marinara del nostro paese, io vi dico una cosa che è veramente preoccupante.

Infatti in questo momento sulle linee per il Nord America abbiamo soltanto la Società Italia presente con tre navi: *Saturnia*, *Vulcania* e *Conte Biancamano*, il quale ultimo è stato destinato a queste linee per i servizi dell'anno santo. Ma vi sono nello stesso tempo e per le stesse rotte l'American President Line e l'American Export Line con quattro navi; la General Steam Navigation of Greece con una nave e l'Home Line con due navi battenti bandiera panamense; cosicché noi abbiamo su questa linea sette navi battenti bandiera estera e tre navi battenti bandiera italiana.

In questi giorni la Export Line ha varato la *Independence*, che è una nave da 25 mila tonnellate, per i servizi Genova-New York, e fra pochi mesi — fra tre o quattro mesi — la stessa compagnia varerà la *Constitution* che è un'altra nave di 25 mila tonnellate per gli stessi servizi; di modo che la nostra posizione si aggraverà ancora.

Per il Sud America avevamo l'80 per cento del traffico nel 1938: su queste linee noi siamo oggi presenti e operanti con sei navi della società Italia, quattro della Sidar-ma, tre della Giacomo Costa, due della flotta Lauro, una della Compagnia genovese di armamento, una della Sitmar; mentre tra gli

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

stranieri abbiamo la *Transports Maritimes* con due navi, la *Ybarra* con due navi, la compagnia argentina *Dodero* con cinque navi e la *Home Line* con una nave.

Per le linee del Centro America e Pacifico, siamo in una posizione migliore con otto navi battenti bandiera italiana contro due navi battenti bandiera estera.

Anche per le linee dell'Australia siamo in discrete condizioni: cinque navi battenti bandiera italiana contro due battenti bandiera estera.

Altrettanto si dica per il medio oriente; mentre siamo completamente assenti sia per i servizi passeggeri per l'estremo oriente, sia per tutti i servizi per il nord Europa: queste linee di navigazione sono totalmente battute da navi straniere, per cui ha ragione l'onorevole Jacoponi quando denuncia la gravità di questa situazione. Non basta costruire navi; bisogna riprendere i traffici in tutte le linee di navigazione tradizionalmente nostre; perchè altrimenti non si potrà mai giungere a realizzare quel potenziamento della marina mercantile in tutti i settori mondiali nei quali è stata sempre viva e presente la nostra tradizione marinaresca.

Voi, onorevoli colleghi, sapete meglio di me che non basta possedere una nave per poter assicurare a questa nave una determinata attività di gestione e di traffico; perchè il mondo marinaro ed armatoriale è regolato dalle cosiddette *conferences*: sono le *conferences* che regolano il traffico, sono cioè questi accordi di carattere internazionale che regolano i noli, fissano le partenze, i punti di approdo, di arrivo, di maggiore mercato; sono questi accordi, da cui noi eravamo stati completamente estromessi dopo la guerra, che assicurano le migliori condizioni per un conveniente esercizio economico delle unità. Oggi noi siamo rientrati in parte nelle *conferences*; della *South American Passenger Traffic Conference*, comprendente 18 compagnie, fa parte la società Italia, la quale partecipa pure alla *North Pacific Coast Europe Passenger Conference*, comprendente 11 compagnie; la *Conference Sud America* (andata) raggruppa soltanto sei compagnie italiane tra cui l'Italia, le quali fanno altresì parte dell'accordo di *pool* Italia-Sud America; per conto suo, l'Italia è stata poi riammessa alla *West Coast of Italy, Sicilian and Adriatic Ports-North Atlantic Range Conference* (W. I. N. A. C.), a datare dal 30 luglio 1947, così come è stata riammessa, in data 1° gennaio 1949, alla *European-South Pacific & Magellan Conference*.

Il Lloyd Triestino S. A. N. fa parte o è fiancheggiatore di *Conferences* per le rotte India-Estremo Oriente, Australia, Africa e Levante.

La società Adriatica partecipa, insieme con l'armamento libero italiano e, complessivamente, ad altre 5 società, alla Conferenza passaggi Europa-Egitto, e, insieme con altre 23 società, ad una Conferenza per stabilire i tassi dei noli e le condizioni di trasporto merci dai porti del Tirreno per il Levante.

Penetrare nei traffici marittimi significa dar vita alle attività marittime. È qui perciò, onorevole ministro, che ricade l'argomento delle sovvenzioni alle società di preminente interesse nazionale. Sovvenzioni per le quali abbiamo visto crescere rapidamente e notevolmente il contributo dello Stato, sino ad arrivare ai quattro miliardi portati dal bilancio in esame; cifra questa che, come diceva il collega onorevole Orlando, non sarà sufficiente e sarà, al consuntivo, notevolmente superiore.

È questo un problema, onorevoli colleghi, di notevole importanza. Basti pensare che sul bilancio della marina mercantile, che ha una disponibilità complessiva di fondi per un importo di 5 miliardi e mezzo, 4 miliardi vanno, come abbiamo detto, alle sovvenzioni e un solo miliardo e mezzo serve per i bisogni ordinari del Ministero. Come vengono attualmente liquidate queste sovvenzioni? Le sovvenzioni sono legate alle convenzioni, vale a dire a quegli accordi che regolano i servizi regolari di linea dai quali, in generale, l'armamento libero ha sempre rifuggito.

Questi servizi regolari di linea sono disciplinati in modo che dai nostri porti, regolarmente, a certe determinate scadenze, per certe determinate destinazioni, partono quelle determinate navi, aventi quelle determinate caratteristiche. Orbene, queste convenzioni rimontano tutte a prima della guerra. Onorevole ministro, queste convenzioni sono state fatte quando la nostra società maggiore, la « Finmare », aveva disponibile tutto il suo naviglio; ma oggi non so come noi facciamo a liquidare le sovvenzioni partendo dal principio di adempiere a delle convenzioni che stabilivano dei servizi sostanzialmente diversi da quelli che oggi si adempiono.

È chiaro che noi abbiamo trasportato nell'ambito delle sovvenzioni marittime lo stesso criterio che vige per i sussidi straordinari di esercizio corrisposti alle società ferro-tramviarie. Evidentemente noi dobbiamo uscire da questo stato caotico nell'interesse sia della marina mercantile, sia delle società di navigazione, sia nell'interesse generale del paese,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

Noi dobbiamo sottoporre ad una accurata revisione le convenzioni e relativo programma per stabilirlo in rapporto alle necessità del momento, alle necessità future ed ai mezzi posseduti o realizzabili in futuro tanto dall'armamento libero, quanto dalla «Finmare».

È, insomma, tutto un problema da rivedere e da regolare nell'interesse della Nazione. In tal modo, ella avrà la possibilità, onorevole ministro, di rendersi direttamente conto dello stato attuale dei servizi, potrà stabilire come essi debbono adempiersi, sia oggi che in futuro; ma ricordiamoci che noi non dobbiamo essere assenti da nessuna linea di navigazione: la bandiera italiana deve solcare tutti i mari e riprendere decisamente il suo posto in tutti i traffici marittimi.

Ed affrontiamo, ora, il problema delle costruzioni e dei cantieri.

Ella, onorevole ministro, ci dirà qual'è il consuntivo della legge Saragat; noi già l'abbiamo indicato nella nostra relazione. Certo è che, dopo un anno, siamo, sia pure molto faticosamente, quasi arrivati al traguardo. Il passato comunque deve ammaestrarci per il futuro. Devo dichiarare lealmente che il suo Ministero, che conosce molto bene questi problemi, ha cercato di accelerare i tempi ed ha fatto quanto ha potuto per realizzare il programma contenuto nelle leggi Saragat. C'è tuttavia il Ministero del tesoro che ha inceppato ed inceppa la realizzazione della legge con una lentezza veramente esasperante. È da oltre tre mesi che il Ministero della marina mercantile ha deliberato il programma di costruzione dei nuovi 114 pescherecci e non siamo ancora riusciti a sapere quali saranno le condizioni con le quali si regoleranno i relativi finanziamenti da parte dello Stato!

E tutto è fermo! Sono 114 pescherecci che avrebbero potuto già essere costruiti nei cantieri minori dando lavoro a tante maestranze disoccupate, mentre fra pochi mesi tali pescherecci avrebbero potuto entrare in servizio con sensibile sollievo di questi pescatori gravemente danneggiati dalla guerra. Ma al Ministero del tesoro non vibrano le corde di tali esigenze! Ci sono tutte le costruzioni dell'articolo 26 della legge Saragat. Anche qui tutto è fermo perché non si sa quando potrà essere dato ed a quali condizioni questo denaro che lo Stato finanzia attraverso l'I. M. I., perché anche qui non si riesce ad ottenere che il Ministero del tesoro si immedesimi di questa esigenza sociale.

Oggi chi costruisce secondo la legge Saragat si preoccupa enormemente del costo di

gestione perché dovrà prendere denaro dall'I. M. I. e da istituti liberi a un tasso medio di oltre il 9 per cento, ed io non so davvero come sarà possibile avere gestioni attive. E pensare che gli Stati Uniti, per simili costruzioni, fanno finanziamenti fino al 75 per cento del valore delle navi al tasso del 3,50 per cento con pagamento in 18 anni; la Francia ha costruito 3 milioni di tonnellate (come diceva giustamente il collega Ducci) coi fondi dello Stato, e ridato le navi a chi le aveva perdute con pagamento a lungo termine e con un tasso di interesse del 3 per cento.

Tali minimi tassi di interesse consentono veramente una gestione attiva delle navi, e danno la possibilità di agire nella concorrenza dei noli; ma con gli oneri finanziari da noi praticati si mette la nave nella impossibilità non solo di realizzare una gestione attiva, ma la si pone in condizioni deficitarie nel mercato della concorrenza dei noli.

Bisogna che questo problema delle condizioni da praticarsi per i finanziamenti agli armatori sia esaminato e risolto di urgenza con criteri realistici, perché le leggi finanziarie sono come quelle della natura: è inutile cercare di negarne le esigenze perché ad un certo momento esse reagiscono e provocano il crollo della impresa.

DI VITTORIO. Bisogna cambiare la politica economica del Governo, bisogna che il Governo faccia una politica di lavoro!

SPIAZZI. Ma non si improvvisa! Ella è abbastanza intelligente per valutare ciò che è stato fatto e ciò che si sta facendo.

ANGELINI, *Relatore*. Nuove costruzioni: quando io feci alla Camera la relazione alla legge Saragat, pubblicai la mia relazione e il mio discorso in un modesto opuscolo cui diedi questo titolo: «Una legge ricostruttiva verso due traguardi: lavoro ai cantieri navali; navi di qualità alla marina mercantile». Sono gli stessi traguardi che pur oggi dobbiamo raggiungere col programma delle nuove costruzioni che l'onorevole ministro deve urgentemente porre allo studio e presentare al più presto possibile alla Camera; perché, onorevoli colleghi, quei quantitativi di navi che ora cominciano ad entrare in lavorazione nei cantieri o che vi sono già entrate, fra qualche mese saranno varate, perché voi sapete che il cantiere lavora sulla nave per il 50 per cento del suo valore, in quanto che, per l'altro 50 per cento, si lavora fuori del cantiere e cioè nel settore metalmeccanico. Bisognerà quindi accelerare i tempi, ed io so che l'onorevole ministro in questo senso desidera accelerare i tempi.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

Dunque, navi di qualità e lavoro ai cantieri: navi di qualità delle quali abbiamo ancora molto bisogno per quelle esigenze di navigazione che ho denunciate. Ma quando si dovrà discutere, onorevole ministro, del come dovrà realizzarsi l'intervento dello Stato, noi dovremo osservare e risolvere il problema, facendo tesoro della esperienza acquisita nell'esecuzione della legge Saragat e soprattutto guardando prima fuori di casa nostra.

Perché con la legge Saragat noi siamo arrivati ad un contributo dello Stato che mediamente raggiunge il 27 per cento circa del costo della nave? Siamo arrivati a questa percentuale perché constatammo, allora, che in Italia le costruzioni navali costavano circa il 30 per cento di più che all'estero e cercammo, così, di fare in modo che le nuove costruzioni venissero realizzate al costo internazionale.

I ritardi frapposti alla esecuzione della legge Saragat hanno portato a questa situazione: che la differenza fra costo nazionale e costo internazionale non è più del 30 per cento, ma si avvicina al 50 per cento! Ed allora come possiamo rimediare?

DI VITTORIO. Se i cantieri lavorassero in pieno...

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Questo è l'uovo di Colombo.

ANGELINI, *Relatore*. L'onorevole Orlando ha indicato i rimedi da tradursi nella legge per le nuove costruzioni in questi postulati: agevolazioni fiscali a lungo termine; agevolazioni creditizie a basso tasso di interesse; facilitazioni doganali; premi di costruzione e di esercizio. Ed ha soggiunto: ci vuole o un intervento massiccio dello Stato, immediato, che rimedi a questo 45-50 per cento di maggior costo per un quantitativo di tonnellaggio prestabilito; oppure ci vuole una legge di più lunga durata che importi un programma di stimolo e incoraggiamento della attività della « Finmare » e dell'armamento libero?

Il problema dell'intervento dello Stato è da realizzarsi considerando il costo delle costruzioni nei cantieri nazionali in confronto al costo delle costruzioni praticato nei cantieri esteri.

Perché questa differenza del 50 per cento? Perché, onorevoli colleghi, dovete sapere che quando, con la legge Saragat, si è dato agli armatori il contributo del 27 per cento circa del costo della nave, questo 27 per cento non è andato né agli armatori, né ai cantieri, ma al fisco ed alla siderurgia.

Il fisco grava, infatti, sul costo della costruzione navale, anche se destinata a committenti esteri, per circa il 14 per cento, mentre la siderurgia assorbe e supera la differenza. È noto che il prezzo del ferro sul mercato estero è di 35 lire al chilogrammo, mentre il prezzo nazionale del ferro è di 75 lire al chilogrammo! Ed allora valga un esempio: per costruire una nave di 10 mila tonnellate di portata occorrono 5.000 tonnellate di materiale ferroso. Queste 5000 tonnellate di materiale ferroso pagate in Italia a 35 lire di più in confronto dell'estero rappresentano 175 milioni di maggior costo e tali milioni sono pagati alla siderurgia appunto con una parte del contributo che dà lo Stato per tale costruzione. È qui dove il problema deve essere risolto: mettere, cioè, i cantieri nelle condizioni di poter lavorare per l'estero e per l'interno a condizioni di prezzi internazionali dando il materiale ferroso a prezzo internazionale. Perché se noi non riusciremo a far questo, i nostri cantieri non potranno mai lavorare; prima o poi si troveranno di fronte ad una crisi spaventosa.

Diceva l'onorevole Di Vittorio: bisogna dare lavoro ai cantieri. Quali sono le fonti di lavoro dei cantieri? Navi per armatori esteri e navi per armatori nazionali. Una volta c'era la marina militare che apportava un grande lavoro ai nostri cantieri; ma oggi tale fonte è quasi completamente carente. Altra possibilità di lavoro deriva, poi, dalle riparazioni e trasformazioni. Questi sono i quattro settori donde può derivare attività e vita per i cantieri dando loro il mezzo di aumentare i fatturati e diminuire i costi. Lavorare per armatori esteri: ma noi ci chiediamo: come i nostri cantieri possono lavorare per l'estero quando hanno il ferro al doppio prezzo di quello che lo hanno i cantieri esteri?

E lavoro per l'estero ci sarebbe.

Ho denunciato infatti nella mia relazione, onorevoli colleghi, che al 1° gennaio 1950 vi erano 396 navi commesse dall'estero a cantieri esteri per 1 milione 750 mila tonnellate. Nei nostri cantieri a tale data avevamo in costruzione soltanto 26 navi per 96 mila tonnellate di stazza lorda; poca cosa in verità, se si considera che noi potremmo lavorare benissimo in concorrenza con i cantieri esteri perché gran parte dei nostri cantieri sono, ormai, magnificamente organizzati dal punto di vista tecnico, mentre abbiamo la fortuna di possedere maestranze specializzate che nulla hanno da invidiare alle maestranze estere. Ma non abbiamo la

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

possibilità di concorrere con l'estero perché non abbiamo la materia prima, il materiale ferroso, al prezzo internazionale.

Allora noi dovremmo emanare una legge che provveda a risolvere questo problema. Come fare? La soluzione sta nella riorganizzazione della siderurgia italiana. Sono stati dati vari miliardi alla Finsider per risolvere questo problema e vi è un grande programma in atto studiato e illustrato dall'ingegner Sinigaglia: l'onorevole Di Vittorio lo sa. Ci è stato assicurato che nel 1952 la siderurgia italiana sarà in condizioni di poter dare alle industrie metalmeccaniche e cantieristiche italiane il ferro a prezzo internazionale. Io sarei lieto se fosse possibile darlo anche ad un 10 per cento in più di tale prezzo internazionale: sarebbe già una bella conquista. Attendiamo questo evento, e ci auguriamo che esso si realizzi.

DI VITTORIO. Si può realizzare!

ANGELINI, *Relatore*. Lo credo anch'io: perché questi denari sono stati dati in base a programmi elaborati, mentre sono in atto le costruzioni degli stabilimenti, che sono la premessa per la realizzazione dei programmi stessi. Auguriamoci che nel 1952 il nostro paese abbia la possibilità di avere il ferro a prezzo internazionale. Si risolverebbe non solo il problema gravissimo dei cantieri, ma tutto il problema della metalmeccanica, e si aprirebbe la porta alle possibilità di esportazione dei nostri prodotti in questo settore. Saremmo posti in condizioni di vincere la concorrenza estera e specialmente quella tedesca, che ora si affaccia minacciosa all'orizzonte e può farci trovare di fronte a grosse sorprese. Ma da qui al 1952 come si risolve il problema per far lavorare i cantieri?

Mentre concordo con l'onorevole Orlando sul principio che la soluzione ultima dovrà essere quella di una legge a lungo respiro che permanentemente incoraggi le nuove costruzioni, di qui al 1952, dovendo far vivere i nostri cantieri e dare alla nostra marina mercantile altre navi di qualità indispensabili per il conseguimento dei suoi fini, è necessario deliberare un programma per la costruzione di un predeterminato quantitativo di nuove navi (almeno altre 250.000 tonnellate) attraverso un concreto, efficace e rapido intervento e contributo dello Stato.

Ma per risolvere il problema del prezzo del materiale ferroso, vi sarebbe forse una possibilità, ed io la segnalo alla Camera, e soprattutto all'onorevole ministro. Noi importiamo dall'estero 200 mila tonnellate l'anno di materiale ferroso su 3 milioni di tonnellate

di tale materiale che consuma il paese. Questo ferro, che viene dall'estero e che si paga al prezzo internazionale di 35 lire, viene dato in Italia a molti importatori che su di esso, vendendolo grezzo o trasformato, guadagnano cifre notevoli che, complessivamente, mi si dice si aggirano sui quattro miliardi.

Ora io domando: siccome le 200 mila tonnellate di ferro che importiamo sarebbero più che sufficienti per fornire ai nostri cantieri il materiale ferroso occorrente alle costruzioni navali al prezzo internazionale, io mi domando perché il Governo non cerca di regolare questa importazione in modo da evitare le speculazioni e vincere le difficoltà gravi di fronte alle quali si trova, come abbiamo detto, tutta la industria cantieristica nazionale.?

CHIEFFI. Guasta qualche altro settore.

ANGELINI, *Relatore*. Destinandosi — ed è possibile farlo — queste duecentomila tonnellate al servizio delle costruzioni navali, noi avremmo risolto il problema che ci affanna e lo Stato potrebbe intervenire con contributi sensibilmente minori di quelli con i quali dovrà intervenire se vorrà fare in modo che un nuovo programma di costruzioni navali si realizzi. Chiedo che l'onorevole ministro dedichi le sue attentissime premure a questa interessante questione.

DI VITTORIO. Se si aumenta la produzione della siderurgia in Italia, anche in questo settore i prezzi di costo possono essere notevolmente ridotti.

CHIEFFI. C'è la crisi produttiva. Ella non può dire che si produca in misura minore del bisogno.

DI VITTORIO. Si produce al 50 per cento delle possibilità.

ANGELINI, *Relatore*. Questo problema non è stato da me indicato impensatamente. Sono convinto che quando lo Stato dispone di pochi mezzi bisogna che quei pochi mezzi li destini al conseguimento del fine migliore nell'interesse della collettività.

Questo problema cantieristico, signori, è un problema di una gravità immensa. Non può essere assolutamente supponibile la scomparsa di questo settore tradizionale della nostra attività produttiva. Abbiamo identificato i mali, dobbiamo correre ai rimedi, anche se si urterà contro qualche altro interesse. Chiedo al ministro della marina mercantile di realizzare una politica nuova, ardita, decisa, non la politica della normale amministrazione o della legge tampone. Non si deve vegetare, ma agire con la chiara vi-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

sione del nostro avvenire di nazione marinara che ha diritto al suo posto e alla sua vita sui mari del mondo.

DI VITTORIO. Quella di oggi non è nemmeno vita! (*Rumori al centro e a destra*).

ANGELINI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, quando pochi giorni or sono nei cantieri di Monfalcone si è varata la *Giulio Cesare*, i settemila lavoratori di quel cantiere erano tutti intorno a questa nave da loro realizzata. Essi erano presenti, insieme a tutto il popolo, a tutte le autorità. Sapete: quando una nave scende in mare una grande emozione prende il cuore di tutti: è come quando nasce una nuova creatura. Scese questa bella nave nel mare di Monfalcone e mentre scendeva, dai petti dei lavoratori e del popolo scaturì poderoso un solo grido: « Italia, Italia »!

Signori, raccogliamo questo grido e operiamo tutti, Parlamento e Governo, affinché dal mare e sul mare si rinnovino le migliori fortune per la patria nostra! (*Vivissimi applausi a sinistra, al centro e a destra — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina mercantile.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, consentitemi innanzitutto di associarmi alle parole di elogio che il relatore ha pronunciato all'indirizzo di tutti coloro che sono intervenuti in questa discussione mettendone in evidenza l'ampiezza, la serietà e la costruttività; ma consentitemi anche di estendere l'elogio al relatore stesso che, nella sua qualità di presidente della Commissione dei trasporti, è il nostro migliore — senza offesa per tutti gli altri — e più attivo collaboratore.

A mio parere è emerso da questa discussione ciò che l'onorevole Ducci con felice sintesi ha affermato: cioè « l'esigenza di una politica marinara ben delineata e di ampio respiro »; esigenza che è apparsa chiara in tutta la impostazione del discorso del relatore. Egli ha ricordato ciò che fanno gli altri paesi che nel mare hanno interessi e che dal mare traggono ragione di vita, per incitare il Parlamento italiano a sentire, comprendere e secondare questa esigenza. La Francia, la Norvegia, l'America, l'Inghilterra tendono tutte al miglioramento e al perfezionamento di una politica marinara che renda possibile la riconquista delle antiche posizioni.

L'onorevole Ducci ammonisce però che non bastano i piani, e ha ragione: occorre anche trovare i mezzi. Ebbene, onorevole Ducci, se noi ci convinceremo che questa

politica deve essere attuata — e mi pare che pochi possano pensare diversamente — se pre-disporremo i piani, se riusciremo ad individuare la strada, la linea che dovremo seguire, i mezzi necessari non potranno mancare.

I mezzi finanziari non possono non trovarsi quando si tratti di attuare una politica di vita e di produzione che risponda alle esigenze ed ai superiori interessi del paese.

È stato detto che lo strumento di cui attualmente disponiamo per realizzare una politica marinara sia inefficiente, o, per lo meno, insufficiente.

Il Ministero della marina mercantile è quello che è: è nato da poco tempo e ha scarsi mezzi. Ho avuto occasione di dirlo anche nell'altro ramo del Parlamento: procede con qualche incertezza, deve ancora superare la sua crisi di crescita ed irrobustirsi di uomini e di mezzi; però, nel suo complesso, funziona bene ed io desidero che mi consentiate di associarmi agli elogi, che da questa parte, per bocca dell'onorevole Iacoponi, e dall'altra parte, per bocca dell'onorevole Orlando, sono stati pronunciati all'indirizzo dei miei funzionari. Essi, nonostante ogni insufficienza di mezzi, hanno saputo, sotto l'impulso dei vari ministri, succedutisi, forse, con ritmo un po' troppo affrettato — il che ha potuto anche provocare talora incertezze d'indirizzo e ritardi d'azione — hanno, dico, saputo richiamare l'attenzione del paese sui maggiori problemi della politica marinara e concretare notevoli realizzazioni, che cercherò di riassumere anche e soprattutto, per trarre dal consuntivo elementi per il preventivo.

Insufficienza di mezzi indistintamente ammessa da tutti, sì, ma non volontà di liquidazione come da taluno è stato accennato. Tuttavia, prima di passare all'esame di problemi di fondo, voglio rispondere all'onorevole Ducci, il quale si è fatto eco qui di preoccupazioni già prospettate dal senatore Lanzetta nell'altro ramo del Parlamento.

La mia esperienza è molto breve ed anche recente. Ma non trovo e non ho mai trovato alcun elemento, che possa dar forza a tale preoccupazione. Io posso assicurare, con tutta tranquillità, l'onorevole Ducci che nessuno pensa e ha mai pensato alla liquidazione del Ministero.

DUCCI. Meglio così.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Io ho trovato, invece, la più aperta, leale collaborazione dei miei colleghi di Gabinetto e, soprattutto, dell'onorevole Presi-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

dente del Consiglio; ho trovato in tutti la decisa volontà di arrivare all'affermazione di una politica marinara di ampio e lungo respiro ed al potenziamento dello strumento di questa politica, che è e deve restare il Ministero della marina mercantile.

Questo Ministero, costituito con la legge 13 luglio 1946 con una determinata e limitata struttura, se ha potuto fin oggi corrispondere alle esigenze della nostra attività marittima, appare attualmente del tutto inadeguato ai maggiori bisogni di quella politica marinara che noi intendiamo affermare e realizzare. Esso dovrà quindi essere aggiornato: non dico riformato, perchè la parola andrebbe veramente oltre il pensiero. Non abbiamo da riformare nulla; abbiamo soltanto bisogno di dare allo strumento salda snellezza che renda possibile quella precisa rapidità di azione che, in certi casi e specie in certi settori, è talvolta mancata. E sarà presentato al Parlamento un progetto legislativo, che porterà alla creazione, non solo di una direzione generale del lavoro marittimo e portuale, ma anche di quella famosa direzione generale della pesca e del demanio marittimo della quale si discute da tanto tempo in Parlamento e sulla stampa, perchè il problema investe interessi, di cui l'opinione pubblica non può non occuparsi.

Al riguardo sono affiorate anche polemiche che sembrano dar corpo alle voci della sussistenza di un conflitto di fondo fra Ministero della marina mercantile e Ministero dell'agricoltura e delle foreste, una specie di lite in famiglia, nei riguardi della competenza sulla pesca. In proposito — non ricordo se dall'onorevole Ducci o da altro collega — è stato detto, con facile ironia, che di questi poveri pescatori si minaccia perfino di fare dei contadini... Ora, siccome esiste sempre la possibilità di eliminare i contrasti non solo tra individui ma anche tra diversi rami della pubblica amministrazione, penso che si potrà facilmente trovare, come suggeriva l'onorevole relatore, un *modus vivendi* col Ministero dell'agricoltura, cercando di conservare per il momento, rapporti di buon vicinato in attesa che l'esperienza suggerisca a chi debba attribuirsi la competenza totale su questo benedetto settore della pesca. Intanto dobbiamo preoccuparci di organizzare lo strumento che ci consenta di esercitare efficacemente le attribuzioni già affidate al Ministero della marina mercantile con la legge del 1946; attribuzioni che fin oggi non abbiamo potuto meglio esplicitare perchè ci è mancata un'ideale attrezzatura.

Del resto, credo inutile ripetere quanto ha già osservato nei riguardi del settore della pesca l'onorevole Angelini.

Completeremo, poi, l'organizzazione del nostro Ministero con l'istituzione di un ufficio tecnico.

Dubbi sono stati avanzati circa le necessità della creazione di un ufficio tecnico nel Ministero della marina mercantile. Taluno ritiene che tale ufficio non sia assolutamente indispensabile perchè il Ministero della marina mercantile non costruisce navi in proprio; ma io assicuro che tale dicastero distribuisce però molti miliardi e li deve distribuire sulla base di studi e di valutazioni di natura non solo economica mercantile ma anche tecnica. E, pertanto, la istituzione dell'ufficio tecnico appare indispensabile; e, probabilmente, converrà esaminare se non sia il caso di elevarlo ad ispettorato tecnico anche per aprire possibilità di respiro e di carriera a quei tecnici che vorranno mettere la loro capacità e la loro esperienza al servizio della marina mercantile. Infatti, evidentemente, finchè non offriremo sicure prospettive di carriera non troveremo tecnici, né giovani né anziani, disposti ad entrare nella nostra amministrazione.

Comunque, il progetto di legge sulla nuova organizzazione della marina mercantile sarà sottoposto assai presto al vostro esame e sono certo che la Commissione e l'Assemblea — qualora se ne dovesse discutere pubblicamente — non mancheranno di collaborare affinché possa essere sollecitamente approvato come le esigenze dell'amministrazione impongono.

Desidero poi rispondere ad alcune obiezioni e domande che sono state avanzate dai colleghi intervenuti nella discussione, e lo farò prima di esaminare i maggiori problemi della nostra politica marinara.

A chi ha obiettato che la legge Saragat sarebbe stata una delusione, oppure un fallimento, rispondo subito che ciò non risponde assolutamente alla realtà e, lo dimostrerò facendo quello che il nostro relatore ha definito « un consuntivo della legge Saragat » stessa.

Voglio anche assicurare, tanto per sgomberare il terreno, l'onorevole Ducci o Serbandini (non ricordo bene chi abbia manifestato questa preoccupazione) che non è affatto vero che il Ministero della marina mercantile sia manovrato dall'armamento. Per voi c'è sempre qualcuno che tira i fili: il dottor Costa o Truman, don Sturzo o l'Azione cattolica, o addirittura il Papa. Nel

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

caso nostro sarebbe l'armamento. Posso assicurare il collega che ha manifestato tale preoccupazione e ha avanzato tale dubbio che gli armatori nel nostro Ministero sono ben ricevuti, al pari, del resto, dei rappresentanti dei lavoratori, ma che essi — gli armatori — non tirano affatto i fili, perché la politica della marina mercantile la fa il ministro. E ciò anche se il ministro ascolta gli armatori, e non può non ascoltarli, come ascolta i rappresentanti dei lavoratori, e non può non ascoltarli. Ma chi fa la politica della marina mercantile è solo il ministro e chi attua tale politica è solo il Ministero. È inutile, quindi, parlare di fili invisibili.

All'onorevole Polano che si preoccupa tanto e giustamente della Sardegna — preoccupazione, del resto, condivisa da tutti i deputati sardi, i quali, attraverso interrogazioni e interpellanze, non mancano di ricordarci che esiste quell'isola, tanto ben rappresentata dal ministro Segni, che evidentemente non ci permette mai di dimenticarla — all'onorevole Polano risponderò che, quanto prima, una tariffa approssimativamente uguale alla differenziale, entrerà in vigore per i passeggeri sul tratto Civitavecchia-Olbia. Quanto alle merci, osservano i tecnici, è necessario uno studio approfondito; però, specialmente in seguito ad una mia recente visita nell'isola, mi sono convinto della assoluta necessità di accelerare i tempi anche per quanto attiene al trasporto delle merci, perché alla risoluzione di tale problema è collegata oggi ogni possibilità dello sviluppo economico della Sardegna. Sviluppo economico che lo Stato si propone di favorire attraverso i progetti di riforma e di bonifica agraria, e con l'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno.

Senza dubbio le previste provvidenze non potranno non arrecare sensibili benefici alla nobile isola, che tanto ci sta a cuore, anche sotto il punto di vista di un eventuale incremento della sua popolazione. Ma qualsiasi progresso economico, demografico e sociale dell'isola resta sempre subordinato ad un suo rapido, frequente e sicuro collegamento con il continente; premessa questa indispensabile sia per lo scambio dei prodotti, sia per il movimento, anche turistico, dei passeggeri.

A tali direttive noi cercheremo di uniformare la politica del nostro Ministero rispetto al problema dell'isola sarda. Verranno le nuove navi e le nuove linee celeri, ma ci vorrà del tempo, perché le navi non si improvvisano...

LACONI. Sono in cantiere le navi?

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Ella comprende che l'essere in cantiere

vuol dire che saranno pronte, come minimo, fra diciotto mesi o due anni.

LACONI. Corre voce che non siano neanche in cantiere.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Quando faremo il consuntivo della legge Saragat le dimostrerò che lo sono. Intanto, utilizzando il materiale disponibile, noi abbiamo cercato di migliorare le comunicazioni fra Civitavecchia e Olbia, oggi attuate con tre motonavi che rispondono, con discreta soddisfazione, alle esigenze della popolazione sarda.

Col 15 corrente sarà poi ripresa la linea La Maddalena-Bonifacio, allo scopo di ripristinare il collegamento con la Corsica e di favorire lusinghiere prospettive di carattere turistico, sorte in seguito al ristabilimento dei buoni rapporti con la Francia.

È stato richiesto il ripristino del collegamento diretto fra Civitavecchia e Cagliari. Tale collegamento, qualora venisse effettuato con navi aventi una adeguata velocità (almeno 15 miglia all'ora) potrebbe consentire ai sardi di raggiungere Civitavecchia anche dal sud in un tempo relativamente breve. Il problema è allo studio e ci auguriamo di poterlo praticamente risolvere se, come abbiamo ragione di ritenere, riusciremo a spostare da altre linee le navi che dispongono di tale velocità.

È stata anche prospettata al Ministero l'opportunità del ripristino della linea La Maddalena-Santa Teresa — Gallura — Castelsardo, ecc., la vecchia linea Genova — periplo sardo, ma per adesso non è possibile accogliere la richiesta, perché la « Tirrenia » non dispone delle navi necessarie.

Quanto alla stazione marittima di Olbia, a proposito della quale l'onorevole Polano mi ha fatto una domanda precisa, io ho avuto ieri una conversazione con un alto funzionario del Ministero dei lavori pubblici, il quale, pur non escludendo che questo problema possa essere risolto in prosieguo di tempo, mi ha prospettato i motivi tecnici che ne rendono impossibile un'immediata soluzione. Ad ogni modo è noto che il problema stesso è all'esame della commissione interministeriale dei porti. Posso assicurare l'onorevole Polano e tutti i colleghi sardi che si occupano di questo problema che io, sempre s'intende nei limiti di competenza del mio Ministero, non mancherò di insistere affinché il problema stesso sia, nell'interesse dei traffici, risolto con piena soddisfazione delle popolazioni sarde.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

Onorevole Serbandini, per quanto si riferisce alla cointeressenza di armatori italiani in navi di bandiera panamense, ella sa che lo Stato non ha possibilità d'intervenire, perché tutta questa materia è regolata dal diritto internazionale. Non resta, quindi, che fare appello al patriottismo degli armatori stessi. Troppo poco, evidentemente, può osservare l'onorevole Ducci, dal momento che la bandiera panamense rende possibile l'elusione degli oneri fiscali e delle norme relative al trattamento degli equipaggi. Comunque, noi controlleremo attentamente la situazione e non mancheremo di fare tutto quanto ci sarà possibile per la difesa degli interessi del nostro paese e dei nostri marittimi.

Se fosse presente, direi alcune cose all'onorevole Giulietti; in sua assenza, le dirò alla Camera: l'onorevole Giulietti ha presentato ancora una volta i conti della « Garibaldi » portando a 5 miliardi i danni di cui reclama il pagamento. Desidero precisare che il Ministero, in applicazione della legge Saragat, aveva assegnato alla cooperativa « Garibaldi », che aveva avanzato analogo e regolare domanda, una nuova nave di settemila tonnellate. Tale assegnazione è però decaduta, perché la « Garibaldi » ha lasciato decorrere i termini di legge e non ha ripetuto la domanda.

Voi sapete che cosa noi abbiamo fatto per la *Nino Bixio*: 1.600 milioni stanziati in bilancio, più una operazione di anticipazione ottenuta superando tutte quelle gravi difficoltà che si incontrano, ed occorre necessariamente ed a ragione incontrare, quando si deve manovrare il pubblico denaro. Siamo riusciti a fare iniziare i lavori della *Nino Bixio*. Abbiamo accettato di trasformarla da nave da carico in nave mista, per renderla più corrispondente alle esigenze attuali dei traffici, e, conseguentemente, più redditizia. Abbiamo, superando spesso difficoltà che sembravano insormontabili, accettato tutte le proposte che l'onorevole Giulietti ha ritenuto di avanzare nell'interesse della « Garibaldi ». Vorrei dire che abbiamo dovuto quasi subire la sua volontà, trovandoci nella necessità di assicurare, a qualsiasi costo, lavoro agli operai di Marghera. Sino a questo momento non posso però assicurare che le nostre concessioni abbiano soddisfatto l'onorevole Giulietti, perché egli non ha ancora firmato il contratto col cantiere Breda, ed io non so nemmeno se potremo evitare una ripresa dell'agitazione delle maestranze dei cantieri di Marghera, ove, mancando la firma del contratto con la « Garibaldi », il cantiere stesso sia costretto a sospendere i lavori della *Nino Bixio*. Resta,

in ogni caso, fuori d'ogni dubbio che eventuali responsabilità non potranno mai ricadere sul nostro Ministero.

L'onorevole Giulietti, con un suo ordine del giorno, di cui parleremo a suo tempo, chiede l'intervento dello Stato anche per il ripristino della *Agostino Bertani*. Io ripeto quanto gli ho sempre detto, che cioè noi intendiamo risolvere i problemi uno per volta. Non esistono, non possono né debbono esistere motivi di ostilità preconcetta da parte del Ministero e del Governo verso la cooperativa « Garibaldi ». Vorremmo anzi che questa cooperativa potesse diventare veramente quello che oggi di certo non è: uno strumento saldo ed efficiente nelle mani dei lavoratori del mare, non solo per l'affettuosa simpatia che ci lega alla benemerita categoria dei marittimi, ma anche per permettere all'amministrazione di rendersi conto della politica economica del nostro armamento...

SERBADINI. Avete la « Finmare » per questo.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. ...attraverso l'esercizio della « Garibaldi » che non si propone fini speculativi.

L'onorevole Giulietti altri problemi ha sottoposto all'attenzione della Camera e mantiene vivi all'attenzione del paese. E giustamente quando si tratta, ad esempio, di quello delle pensioni, di cui parleremo tra poco.

Mi si è riferito che oggi avrebbe dovuto avere inizio una certa agitazione dei marittimi; ma penso che essa sarebbe veramente fuori di luogo e ve ne dirò le ragioni: e vengo anche al problema dell'avvicendamento di cui si occupa in un suo ordine del giorno l'onorevole Mazza. Era necessario disciplinare l'avvicendamento, intorno a cui da tre o quattro anni si discute. Non essendo stato possibile un accordo tra le parti, il mio Ministero ha dovuto necessariamente intervenire, per disciplinarlo non dirò d'autorità, perché non sarebbe il caso, ma tenendo conto di ciò che era emerso dalle lunghe, interminabili discussioni intervenute sull'argomento e cercando una soluzione che contemperasse le discordanti esigenze delle parti e corrispondesse ai superiori interessi della nostra marina mercantile.

Ebbene, la soluzione cui si è arrivati ha scontentato tutti: proteste si sono levate da parte sia degli armatori, sia dei lavoratori del mare, ed alcune anche fondate, sicché io ho ritenuto di doverne tenere conto ed ho mutato alcune disposizioni precedentemente emanate. Taluni mi chiedono oggi di ritirare addirittura il provvedimento, il che non può

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

evidentemente essere fatto ove si vogliono veramente tutelare le esigenze della nostra marina mercantile.

Quali sono, d'altronde, le conseguenze di questo provvedimento che non comporta affatto l'abolizione dell'avvicendamento? Esaminiamo alcuni casi. Ad esempio quello del *Conte Grande*. Costituiscono il complesso dell'equipaggio di tale unità 381 marittimi. Tolle 25 persone costituenti lo stato maggiore, restano 356 marittimi di bassa forza. Il 20 per cento non avvicendabile assomma a 72, cosicchè restano 284 avvicendabili, più i 25 avvicendabili di stato maggiore: su 381 membri dell'equipaggio ne abbiamo avvicendabili 309. Che cosa vuol dire questo? Che l'avvicendamento continuerà; e continuerà soprattutto per le categorie maggiormente interessate, perchè sono le categorie di massa, cioè i carbonai, i mozzi, i camerieri comuni e simili.

Ho citato il caso del *Conte Grande*; potrei citare anche il caso di qualche nave dell'armamento libero. Per esempio il piroscafo *Anna Costa*, dell'armatore Costa, ha 200 persone di equipaggio: 10 sono di stato maggiore e 40 non avvicendabili; ne restano quindi 160 che sono avvicendabili.

Quindi non è vero che l'avvicendamento sia stato eliminato e che siano stati abbandonati, come si va affermando, al loro destino di miseria e di fame coloro che sono disoccupati. È vero invece che si vuole disciplinare questo settore. La disciplina si rende necessaria nello stesso interesse dell'armamento nazionale, perchè, se è vero che noi potremo avere una buona marina solo se avremo delle buone navi, è anche vero che con le buone navi dovremmo avere dei buoni equipaggi, che conoscano perfettamente la loro nave. Non consideri l'onorevole Giulietti un'offesa alla classe dei marittimi questa affermazione: i marittimi non possono improvvisarsi. A questo riguardo osservo che la soluzione del problema della disoccupazione dovrà trovarsi nell'adeguamento dei marittimi iscritti nelle matricole alle reali possibilità di imbarco.

Ho già fatto iniziare dagli uffici centrali e periferici del Ministero gli accertamenti necessari per arrivare alla revisione dei libretti di lavoro. Vi sono infatti troppi marittimi improvvisati od occasionali in possesso del libretto di matricola. A causa di varie provvidenze adottate, in questi ultimi tempi, per andare incontro alle esigenze di coloro che avevano navigato sulle navi da guerra, abbiamo avuto un inflazionamento nelle varie categorie dei marittimi professionali, onde un

sensibile squilibrio fra il numero degli imbarcati e quello degli aspiranti all'imbarco e, conseguentemente, si è determinata una situazione che potrebbe diventare preoccupante per la nostra marina mercantile. Noi opereremo attraverso questa revisione dei libretti di navigazione la necessaria selezione. Marittimo deve restare solo chi è veramente tale, e le possibilità di imbarco debbono spettare a chi effettivamente tragga solo ed esclusivamente dall'esercizio della navigazione i mezzi di vita. Oggi molti che possono considerarsi marittimi occasionali esercitano altri mestieri e sarebbero lieti di fare, ogni due anni, un anno di imbarco, sottraendo così il pane ai marittimi veri. E cioè a coloro che, esercitando solo ed esclusivamente quel mestiere, non sanno come risolvere il problema della loro vita e della vita delle loro famiglie durante il periodo della disoccupazione; e sono costretti a vivere solo dei magri sussidi che le casse marittime possono erogare.

Noi vivamente ci preoccupiamo di questi problemi della gente del mare. E ce ne occupiamo non solo sotto il punto di vista umano e sociale ma anche perchè sappiamo che cosa vale e che importanza ha l'elemento umano nel settore dell'esercizio della navigazione.

Io vorrei che mi consentiste di ricordare lo spirito di sacrificio che ha sempre animato ed anima tuttora i nostri marittimi veri, quelli che, appartenendo a famiglie di naviganti, si sono tramandati il mestiere di padre in figlio, non possono vivere che sul mare e per il mare, e che sono pienamente consapevoli della funzione che essi esplicano nel mondo, quali rappresentanti migliori delle categorie lavoratrici del nostro paese. Ed è per questa simpatia, materata di stima e di affetto, che ci lega ai lavoratori del mare, che noi vorremmo, al di fuori di ogni pressione esercitata attraverso eventuali ed incerte agitazioni, risolvere completamente e definitivamente l'antico problema delle pensioni, regolando tutta la materia della previdenza marinara.

Nei prossimi giorni sarà presentata al Parlamento la legge (che veramente arriva con un po' di ritardo per i motivi cui ha accennato poco fa l'onorevole Angelini) che consentirà di assicurare, secondo gli impegni sindacali del 4 luglio dell'anno scorso la triplicazione delle pensioni per tutto il periodo di tempo che va da quella data al dicembre 1950. Su questo aumento sono già stati corrisposti degli acconti. La stampa, invero, si è fatta eco del malcontento e delle proteste

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

dei lavoratori del mare perché il pagamento di tali acconti è stato sospeso. Tale sospensione è dovuta al fatto che non tutti gli armatori hanno effettuato i versamenti posti a loro carico. E ciò appunto perché non abbiamo ancora una legge che li obblighi a pagare. Ondè la necessità che si arrivi, al più presto, all'approvazione della legge che sancisca gli obblighi dell'armamento e ci metta in grado di mantenere gli impegni da noi assunti. Quello che si è potuto pagare sinora per gli acconti ci è stato versato dalla organizzazione degli armatori che ha saputo fare il proprio dovere e gliene dobbiamo lode. Mi dispiace però dover constatare, in sua assenza, che fra gli armatori che a questo dovere non hanno adempiuto, è proprio l'onorevole Giulietti, il quale, come presidente della « Garibaldi », ha, a tale titolo, un debito di 40 milioni circa e quindi, sia pure in parte, è responsabile della sospensione del pagamento degli acconti stessi.

A costituire i fondi che ci hanno permesso di pagare gli acconti, oltre i contributi degli armatori, hanno concorso i 500 milioni che, nonostante le difficoltà cui accennava il relatore, siamo riusciti ad ottenere dal Tesoro. Tale somma è stata già spesa ed ora non è più disponibile, anche se la legge che ne autorizza il pagamento, tuttora all'esame della competente Commissione del Senato, deve ancora pervenire a questa Camera. Secondo le dichiarazioni fatte dall'allora ministro onorevole Saragat e dal sottosegretario per il lavoro onorevole La Pira e le assicurazioni date dal Presidente del Consiglio e dal ministro Pella in ordine appunto alle pensioni marinare, questi 500 milioni corrisponderebbero solo parzialmente agli obblighi assunti con l'accordo stipulato il 4 luglio scorso. Tutto ciò del resto, sarà oggetto di esame della vostra Commissione non appena il relativo provvedimento perverrà alla Camera.

Avremo fra poco occasione di vedere che cosa si fa altrove in questo settore: è molto interessante, per esempio, ciò che fa la Francia che, pur non essendo in materia di conquiste sociali all'avanguardia nel mondo, in questo campo è certamente molto più innanzi di noi.

Secondo i sopraccennati impegni, lo Stato avrebbe dovuto corrispondere le somme necessarie per la triplicazione delle pensioni. Senonché il Tesoro si è rifiutato di rispettare gli impegni stessi, assumendo che l'interesse dello Stato non può concedersi per una sola categoria di pensionati, dimenticando però una cosa, che ho il dovere di ricordare al Parlamento, perché in questa ma-

teria probabilmente, il Parlamento dovrà un giorno o l'altro pronunciarsi. Il 20 ottobre 1949, il Tesoro si impegnava a corrispondere alla Cassa marinara 500 milioni, *una tantum*, a copertura di tutti gli oneri « che derivano o potrebbero derivare allo Stato in dipendenze delle varie disposizioni di legge ». Il Ministero della marina mercantile ebbe però ad eccepire che era necessario accertare preventivamente l'entità del credito della Cassa nazionale previdenza marinara derivante dagli obblighi sorgenti dalla legge 26 ottobre 1919 relativa al riconoscimento, dei periodi di imbarco sulle navi della marina militare, agli effetti delle prestazioni dovute agli iscritti alla cassa stessa. Le discussioni e le trattative fra i due Ministeri sono continuate (e non starò qui a farne la cronaca) fino al giorno in cui finalmente questi 500 milioni ci vennero accreditati, come « anticipo da restituire », secondo una elegante espressione contenuta nel progetto di legge presentato al Senato. E qui mi sorge il dubbio se sia possibile applicare in politica la vecchia massima napoletana secondo la quale « passata la festa, gabbato lo santo! ».

La legge impegna il Tesoro a corrispondere alla Cassa previdenza dei marittimi determinati contributi per il periodo in cui essi sono rimasti imbarcati sulle navi da guerra nonché per rimborso di somme e premi pagati dalla Cassa marinara stessa per indennità varie, comprese le indennità per la morte dei marittimi a causa di guerra, ecc.. Si tratta di somme il cui importo è difficilmente accertabile, ma è certo che l'importo è di gran lunga superiore ai 500 milioni, anche ammesso che possa accettarsi il punto di vista secondo cui questi 500 milioni sarebbero dati *una tantum* a saldo dei crediti della Cassa marinara. Questo problema noi lo dovremo risolvere, onorevoli colleghi: non possiamo abbandonare al loro destino questi uomini che hanno trascorso 30-40-50 anni della loro vita sul mare al servizio del paese, e per i quali lo Stato non ha fatto nulla, trascurando perfino di aggiornare le disposizioni delle leggi relative alla previdenza marinara! Sicché oggi noi abbiamo (è stato ricordato già qui ed io non faccio che ripetere ciò che è noto a tutti) uomini valorosi, che hanno logorato tutta la loro esistenza al servizio del paese — come l'ex comandante del *Rea* — che sono in pensione a 4 mila lire al mese, oppure come il comandante Da Bove che arrischiò tutta la sua carriera e la vita per avere trasportato all'estero antifascisti, come Turati e Pertini, il quale vive oggi in un ricovero di

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

mendicità, insieme con la moglie, perchè a causa di questa sua azione politica ebbe troncata la sua carriera, non poté più esercitare la sua professione e fu costretto ad abbandonare il proprio paese!

È necessario che noi pensiamo seriamente a questa gente: è necessario intanto che noi risolviamo almeno il problema della triplicazione delle pensioni per il periodo che va dal 4 luglio 1949 al 31 dicembre 1950. Poi, entro l'anno, noi dovremo necessariamente provvedere per l'approvazione della legge che dovrà risolvere definitivamente ed umanamente il problema della previdenza dei marittimi e dei pescatori. All'uopo presso il mio Ministero è stata insediata una commissione da me nominata, presieduta dall'onorevole sottosegretario Tambroni, che ha già iniziato i suoi lavori.

Credo di non dire cosa che possa turbare l'attività di questa commissione se enuncio quelle che sono le linee generali che il Ministero ha fissato per risolvere il problema della previdenza marinara. Credo anzi che sia necessario precisare quelle che sono le nostre idee su questo problema per tranquillizzare la classe dei marittimi che si ritiene trascurata ed abbandonata dal Governo.

Il nuovo provvedimento dovrà affrontare il problema della previdenza marinara nella sua piena interezza ed organicamente, assicurando le necessarie basi finanziarie ed estendendo alla previdenza marinara stessa tutte quelle disposizioni più favorevoli eventualmente contenute nella legge sulla assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia. Conseguentemente, dovranno essere, anzitutto, aggiornate le competenze medie, e cioè le retribuzioni convenzionali in base alle quali viene determinata la misura dei contributi e la misura delle pensioni. Si tratta, in sostanza, di abbandonare le vigenti misure delle competenze medie, ancora uguali a quelle dell'anteguerra, e sostituirle con altre da determinare sulla base delle attuali effettive retribuzioni.

Dovrà essere, inoltre, in ogni caso, assicurato al marittimo che non possa far valere i necessari periodi di navigazione per liquidare una pensione a carico della Cassa nazionale, per la previdenza marinara, il diritto di utilizzare il periodo di navigazione stessa ai fini dell'eventuale liquidazione di una pensione secondo le norme dell'assicurazione obbligatoria contro la invalidità e vecchiaia.

La possibilità di tale utilizzazione esiste oggi soltanto nei confronti dei marittimi che godono dell'assicurazione obbligatoria per

lavori compiuti a terra. Il nuovo provvedimento dovrà, invece, assicurare tale beneficio anche quando detta iscrizione manchi.

Nella previdenza marinara dovranno, inoltre, essere introdotte tutte quelle norme già contenute dall'assicurazione obbligatoria invalidità e vecchiaia, relative alla maggiorazione della pensione per le persone a carico del pensionato, alla riduzione dei limiti di età, al conseguimento del diritto a pensione da parte delle donne, all'ammissione al diritto a pensione in favore del marito invalido ed alla migliore ripartizione della pensione in favore degli orfani.

Altre norme si rendono poi necessarie in favore del personale amministrativo delle società di navigazione di preminente interesse nazionale e delle società esercenti servizi marittimi sovvenzionati, iscritto alla gestione speciale della Cassa nazionale per la previdenza marinara, nel senso che, anche nei confronti di detto personale, occorre procedere alla revisione del massimale ai fini del versamento dei contributi e della determinazione della misura delle pensioni.

Occorre, inoltre, dare la possibilità ai dipendenti delle società, che beneficiano di una forma di previdenza costituita da contratti di assicurazione sulla vita o da conti individuali fruttiferi, di trasformare detti contratti o conti in un trattamento di pensione.

Ma dovremo anche pensare ai pescatori. Quelli di essi imbarcati su pescherecci armati con ruolo sono automaticamente assicurati presso la Cassa nazionale per la previdenza marinara. Non lo sono invece quelli addetti alla piccola pesca che sono imbarcati su pescherecci armati con la sola licenza e che svolgono, molto spesso, il lavoro in proprio, quali artigiani. Per quest'ultima categoria di pescatori risulta inattuabile un sistema previdenziale analogo a quello dei marittimi. Anche quando, il lavoro viene prestato alla dipendenza altrui, l'imbarco avviene su piccole unità armate con licenza e dura talvolta anche poche ore, il che rende assai difficile se non impossibile seguire i movimenti di imbarco dei pescatori.

Per i pescatori che esercitano l'attività in proprio, manca la figura del datore di lavoro, e viene, quindi, a mancare anche la possibilità della comune assicurazione obbligatoria contro l'invalidità e vecchiaia.

Nel passato era stato predisposto un progetto il quale prevedeva l'assicurazione dei pescatori mediante il prelevamento di un contributo all'atto della vendita del pescato

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

sui mercati all'ingrosso del pesce. La guerra e i successivi avvenimenti politici impedirono che il progetto potesse avere definitiva attuazione.

In seguito ad una circolare del Ministero del lavoro che imponeva il versamento dei contributi per le assicurazioni sociali da parte degli addetti alla piccola pesca riuniti in cooperativa, il consorzio tra le cooperative dei pescatori e affini, la « Federpesca » e la « Liberpesca » chiesero ed ottennero, nel corso di una riunione tenuta presso il Ministero predetto, che la circolare fosse sospesa, impegnandosi, però, a predisporre un progetto comprensivo di tutte le varie forme di assistenza e previdenza in favore dei pescatori. Tale progetto travasi tuttora presso il Ministero del lavoro, e sarà necessario che sia presto ripreso in esame, nella considerazione che non riesce possibile di applicare al settore della piccola pesca un sistema previdenziale analogo a quello previsto per i marittimi addetti alla navigazione od alla grande pesca.

È un problema che dovremo risolvere, ripeto, anche perché siamo spaventosamente in arretrato rispetto agli altri paesi. In Francia lo Stato (non è presente l'onorevole Pella, che si potrebbe impressionare!) interviene in favore delle pensioni dei marittimi, secondo quanto prevede l'ultima legge del 1948, che ha aggiornato tutta questa materia, con una somma di circa 3 miliardi all'anno. Io non so se sarà necessario arrivare a queste cifre e se noi dovremo applicare il sistema adottato in Francia. È certo che, in Francia, ai marittimi sono assicurate delle pensioni che garantiscono una vecchiaia serena e dignitosa a chi ha vissuto quasi tutta la propria vita sul mare, ed ha raggiunto l'età in cui il riposo è diritto imprescindibile. Nel provvedimento definitivo dovremo cercare di aggiornare la misura delle pensioni, perché con la più favorevole delle interpretazioni e considerando i casi limiti, noi, con la leggina, arriviamo a pensioni di circa 18.000 lire per i comandanti che abbiano superato i 65 anni di età, e di circa 14 mila lire mensili per gli altri. Si tratta di casi limite, perché la media delle pensioni sarà certamente inferiore. Voi comprendete che una decorosa vecchiaia ai marittimi non può essere certo assicurata neppure con queste cifre.

Il problema dovrà essere necessariamente risolto dal Parlamento, che deve rendersi conto che non è assolutamente possibile continuare a discutere per anni intorno a problemi che devono essere doverosamente risolti. Si tratta di lavoratori che conducono una vita tutta particolare, che affrontano

pericoli, che vivono lontano dalle famiglie e che non possono navigare, per la natura stessa del loro lavoro faticoso, oltre una certa età. Essi devono poter vivere in serenità gli ultimi anni della loro esistenza con la loro famiglia senza essere costretti a essere di peso ad alcuno e senza essere costretti a chiedere l'elemosina.

Dovrei ora parlarvi della pesca, ma ne ha parlato così bene e tanto diffusamente l'onorevole relatore, che potrei anche considerarmi esonerato dall'obbligo di dire ancora qualche cosa per segnalare all'attenzione della Camera l'importanza del problema.

Il trattato con la Jugoslavia è l'argomento più delicato e più importante. In questo momento esso è all'attenzione del Governo. Noi ne abbiamo sollecitato l'approvazione e l'esecuzione perché ci rendiamo conto che, attraverso l'esecuzione di questo trattato, potremo andare incontro alle esigenze di un determinato settore della nostra pesca. Dovremo però riesaminarlo coi ministri competenti, perché, evidentemente, trattasi di una situazione che deve essere superata.

Ma ciò che ha detto a proposito della pesca l'onorevole relatore circa la possibilità di fare una politica di valorizzazione, di difesa e di potenziamento della nostra industria peschereccia, dovrà essere attentamente considerato e vagliato dall'apposita commissione ministeriale (anche questa presieduta dall'onorevole sottosegretario Tambroni). Io penso che sarà necessario determinare un maggior coordinamento tra i vari Ministeri per evitare che siano arrecati danni — facilmente evitabili — alla nostra industria peschereccia; e che occorrerà specialmente cercare di disciplinare e limitare l'importazione di prodotti della pesca che potrebbero essere facilmente assicurati al paese attraverso l'esercizio della nostra industria peschereccia. Rilevo da un'interrogazione, presentata alla Camera in questi giorni, come purtroppo, in questo settore, si sia un po' lontani dall'auspicato e necessario coordinamento. Sarebbe stata infatti concessa in questi giorni — extra contingente — un'importazione dalla Francia di venti milioni di franchi di sardine all'olio e di dieci milioni di franchi di acciughe. E ciò proprio quando vi sono settori, come quello di Chioggia, in cui si devono buttare a mare le sardine perché le industrie conserviere non lavorano.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La licenza è già stata concessa, purtroppo!

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. E allora mi pare che sarebbe il caso di

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

disciplinare finalmente questa materia, ed io credo che l'azione che dovrà svolgere la commissione presieduta dal sottosegretario Tambroni potrà consentire di fissare le direttive per la nostra futura direzione generale della pesca nei limiti delle attribuzioni del Ministero della marina mercantile. E spero che le direttive che saranno precisate potranno consentire di superare tutte le anomalie, lacune e sfasature della nostra politica economica nel settore della pesca.

Onorevole Jacoponi, ella mi ha parlato del lavoro portuale e ha lamentato giustamente le deficienze di funzionamento degli uffici portuali. Noi certo vorremmo poter meglio disciplinare questo lavoro, ma per meglio disciplinare l'impiego della manodopera portuale occorrerebbe dotare gli uffici competenti di personale adeguato dal punto di vista sia della qualità sia della quantità. Purtroppo mancano anche qui i mezzi, mezzi che abbiamo cercato di ottenere, che non abbiamo ottenuto ancora, ma che insisteremo perchè ci siano concessi, allo scopo di potere adeguare il funzionamento degli uffici del lavoro a quelle che sono le insopprimibili esigenze, della vita dei porti.

Per quanto riguarda l'assistenza ai portuali, i recenti provvedimenti adottati in materia di gratifica di fine d'anno, d'assistenza in caso di malattia, ecc., stanno a dimostrare l'effettivo interessamento del mio Ministero a favore di questa benemerita categoria di lavoratori. Purtroppo non disponiamo dei fondi necessari ma faremo tutto quello che sarà possibile fare. Del resto l'organizzazione dei portuali vive a continuo contatto con gli uffici del Ministero e sa che il Ministero stesso non si disinteressa, né si è disinteressato mai dei problemi di cui trattasi.

Ma l'onorevole Jacoponi ha voluto richiamare anche la nostra attenzione su quello che è il problema di Marghera. Onorevole Jacoponi, ella conosce il problema come me e meglio di me, ed ella si è posta da quello che è il punto di vista sostenuto, ufficialmente, anche se non con grande calore, dalla sua organizzazione. Ella sa che lo sviluppo della zona industriale di Marghera ha consentito la creazione di circa un centinaio di industrie che assorbono circa 21 mila operai. Ella non ignora (e, se l'ignora, chieda informazioni ai suoi colleghi del settore di Venezia) che si presenta la possibilità di un ulteriore sviluppo di quella zona industriale; ulteriore sviluppo che potrà consentire l'assorbimento di alcune altre migliaia di operai. Ella comprende, quindi, che la revoca di quello che voi

chiamate il provvedimento Corbellini potrebbe provocare l'arresto dell'ulteriore sviluppo della zona industriale di Marghera e, forse, potrebbe anche creare notevoli difficoltà per le stesse industrie già esistenti e fiorenti in Marghera, con la sicura conseguenza di veder diminuite, anziché aumentate, le possibilità di assorbimento di manodopera da parte di quel complesso industriale.

Ora si sta cercando di mettere le parti d'accordo: ho nominato una commissione che quanto prima sarà convocata, e credo di poter contare sulla volontà d'intesa e sullo spirito di collaborazione di tutti. Posso assicurare però che io — e lo dichiaro personalmente qui — non mi assumerò mai la responsabilità di una decisione che, nell'intento di favorire e di tutelare gli interessi di alcune decine di operai, potesse, eventualmente, troncane le possibilità di sviluppo di una zona tanto importante. Comunque confido che sarà possibile trovare, d'accordo fra le parti, una soluzione ragionevole che contempererà gli interessi di tutti.

Vorrei sorvolare sul problema — anche questo ampiamente trattato dal relatore — dei nostri porti. Mi limito ad accennare a quanto afferma il senatore onorevole Corbellini nella sua interessante relazione al Senato sul bilancio dei lavori pubblici. Per la ricostruzione dei nostri grandi porti sono stati spesi, in questi ultimi anni, 42 miliardi; possiamo quindi affermare che la ricostruzione dei porti stessi è stata ormai raggiunta.

JACOPONI. Salvo che per la « cenerentola » Livorno !...

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Su questo argomento io vorrei fare una osservazione che — per quanto non di competenza del mio Ministero ma di quello dei lavori pubblici — non posso non sottoporre all'attenzione del Parlamento. Come ho già fatto presente al competente Ministero, noi abbiamo pensato ai grandi porti, e questo sta bene; ma noi abbiamo 8 mila chilometri di coste del Tirreno, dell'Adriatico, degli altri diversi nostri mari, del canale di Sicilia, della Sardegna, lungo le quali abbiamo un'infinità di piccoli porti che attendono da anni modeste opere di assestamento o di miglioramento. Vi sono villaggi nei quali vivono centinaia di pescatori, ai quali non è offerta alcuna possibilità di potersi servire di un porto-rifugio che permetta di salvare i natanti, gli attrezzi e, talvolta, anche le vite. Occorrerà pensare a questa povera gente. Io ho avuto occasione, durante le mie pergrinazioni lungo le varie coste del nostro paese, di osservare la

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

vita di sacrificio di questa gente tenace e paziente; mi sono reso conto della assoluta necessità che qualche cosa per essa si faccia. Si tratta di piccoli problemi che si possono risolvere talvolta con la spesa di pochi milioni, ed io vorrei che il Ministero dei lavori pubblici pensasse a questo. Mi è gradito, però, dare assicurazioni al Parlamento che ho avuto assicurazioni che anche in questo settore si cercherà di operare; mi risulta che si cercherà di provvedere a che lo Stato assuma a proprio carico l'onere di provvedere a tutti i porti, eliminando quella quarta categoria alla quale nessuno può pensare, perché i comuni non hanno mai la possibilità di trovare nei loro magri bilanci le somme occorrenti per le difese portuali.

Si tratta di un settore che interessa particolarmente la pesca, ed anche qui mi richiamo all'azione che dovrà svolgere la commissione ministeriale che sta studiando il complesso e multiforme problema della pesca stessa.

È stato affermato che il Ministero della marina mercantile non si può disinteressare dei cantieri. L'onorevole Camillo Orlando, che ha trattato questa materia da par suo, non ha bisogno che io gli dica che sono perfettamente consenziente con quanto egli ha detto; così come mi associo pienamente a quanto, circa questo problema, ha affermato il nostro relatore.

Non possiamo abbandonare i cantieri a se stessi. L'onorevole Di Vittorio ha scoperto l'uovo di Colombo e ha trovato subito la soluzione: se noi continueremo ad ordinare navi ai cantieri, si ridurranno le spese generali e, naturalmente, si ridurrà anche il costo complessivo delle navi. Certamente, il problema sarebbe ben risolto in questo modo.

Si tratta ora di esaminare se, anche con la soluzione prospettata dall'onorevole Orlando e suggerita dall'onorevole relatore, noi potremo dare lavoro a tutto il nostro complesso cantieristico, che è molto pesante e che ha potenzialità certamente superiore a quelle che sono le nostre possibilità di ricostruzione. Ma, come abbiamo detto in altra occasione, non è competenza nostra risolvere questo problema, anche se non possiamo disinteressarcene.

L'onorevole Orlando ci ha richiamato sulla opportunità di esaminare attentamente il problema delle navi vecchie, che si tenta di acquistare o che si sono acquistate sul mercato straniero. Permessi per l'acquisto di navi molto vecchie non ne sono stati concessi, se non in un caso solo. Non ripeto il nome dell'armatore al quale questa auto-

rizzazione è stata concessa, perché il nome non interessa. Ma l'autorizzazione è stata concessa perché l'armatore si è impegnato a costruire — e, di fatto, farà costruire — due navi nuove nei nostri cantieri. Ed in omaggio a questa linea di condotta noi abbiamo espresso parere sfavorevole all'acquisto in Inghilterra di due navi cisterna da parte di un armatore, il quale, dopo essere stato ammesso ai benefici della legge 75 per la costruzione di una nave cisterna e dopo avere lungamente trattato e discusso col nostro Ministero, ha finito col lasciar cadere il contratto di tale unità.

Io credo che noi dovremo continuare in questo settore ad operare con queste direttive: non dobbiamo consentire né l'acquisto di navi nuove né — come qualcuno vorrebbe — l'accreditamento in sterline, necessario per passare ordinazioni, ai cantieri stranieri. Dobbiamo proteggere, almeno in questo settore, la nostra industria cantieristica, che, dal punto di vista tecnico, può sicuramente competere con la industria cantieristica straniera.

Si è invocata una nuova politica delle costruzioni e noi vedremo di parlarne quanto più sinteticamente possibile, in attesa che possa essere precisata attraverso i provvedimenti concreti, che saranno presentati al Parlamento. Si è affermato, e credo giustamente, che noi dobbiamo avere, soprattutto, di mira il miglioramento tecnico e l'ammmodernamento della nostra marina mercantile. È un po' quello che fanno tutti i paesi, i quali vogliono perseguire una politica marinara seria. Si è detto, qualche volta, che tutti i paesi intervengono, meno la Norvegia, a favore della loro marina mercantile. Ma risulta ora che la stessa Norvegia interviene preoccupandosi di sostituire costantemente il proprio naviglio antiquato, anche se ne ha molto poco, con navi moderne e di qualità. Ed interviene nei termini richiesti nella stessa relazione e nel discorso dell'onorevole Orlando: concedere, cioè, crediti, all'interesse del 2,50 per cento, a chi attua l'ammmodernamento e la costruzione di nuove navi. Infatti nel 1947 al 2,50 per cento la Norvegia ha investito 9 milioni e 200 mila corone; nel 1948, 8 milioni e 700 mila corone; nel 1949, 30 milioni e 600 mila corone. Queste cifre le posso dire perché non è presente il ministro Pella, che ne potrebbe trarre cattivi auspici circa le nostre intenzioni per l'avvenire. (*Si ride*).

Desidero ora dare rapiamente il consuntivo della cosiddetta legge Saragat. Come ho affermato poco fa, non è vero che essa abbia rappresentato un fallimento o una delusione,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

anche se devesi riconoscere che l'attuazione della legge ha subito ritardi per un complesso di ragioni che la Camera già conosce perché, per ben due volte, il presidente della nostra Commissione dei trasporti ha dovuto intervenire con degli emendamenti che ne sveltiscano la procedura e ne aggiornino le possibilità di realizzazione.

Alla data del 6 giugno corrente la situazione è questa: ammissioni fatte nel 1949, 65 unità per 231.511 tonnellate di stazza lorda (cioè la copertura totale consentita dalle somme disponibili). Ammissioni in corso di validità, 47 unità per complessive 188.601 tonnellate. Sono state a tutt'oggi impostate 12 unità per complessive 95.658 tonnellate. Otto di dette navi superano già il 30 per cento del grado di avanzamento complessivo di costruzione. L'attuale vacanza, rispetto al tonnellaggio costruibile coi contributi (che, come ho detto, ammonta a 231 mila circa tonnellate di stazza lorda), è di 42.910 tonnellate di stazza lorda per le quali — ecco perché dico che questo è il consuntivo definitivo su cui non dovremo più ritornare — abbiamo due possibilità di copertura:

1°) concessione alla « Finmare » (e precisamente alla società « Italia ») della costruzione di una turbonave da 25 mila tonnellate (in proposito abbiamo seri dubbi perché la « Finmare » è gravemente impegnata e non sappiamo se possa sopportare l'onere di questa nuova costruzione);

2°) costruzione della cosiddetta « flotta antartide » di cui si è molto parlato nella Commissione in occasione della discussione dell'ultimo emendamento dell'onorevole Angelini, e' che ha incontrato lo scetticismo, l'opposizione e l'incomprensione di qualcuno, ma l'entusiasmo dell'onorevole Jacoponi che, col suo elogio alla « Genepesca », può, a mio parere, essere giudicato il più appassionato fra i deputati per la pesca in alto Atlantico.

Comunque, noi abbiamo la possibilità di copertura ed entro i prossimi giorni, non appena l'ultima legge Angelini sarà resa operante e verrà pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale*, potremo dire finalmente: tiriamo l'ultima riga rossa alle assegnazioni previste dalla legge Saragat. E riconosciamo che, nonostante i suoi difetti, tale legge ha magnificamente adempiuto al suo compito e, soprattutto, a quello espresso nell'articolo 1 della legge stessa: quello di dare al paese naviglio di qualità che consenta alla marina mercantile italiana di superare tutte le difficoltà provocate dalla troppo elevata aliquota di naviglio vecchio esistente e di consentire

alle società di preminente interesse nazionale la ripresa di alcune grandi linee, su cui un tempo la nostra bandiera manteneva posizioni di assoluto primato.

Dobbiamo ora parlare di quello che noi chiameremo il nostro attuale programma: la nuova politica marinara che dovremo perseguire; ed io voglio pregare la Camera di avere la pazienza di ascoltarmi perché queste sono le linee fondamentali alle quali dovremo ispirarci nel settore delle nuove costruzioni navali e per i prossimi anni. Dobbiamo, infatti, andare oltre i piccoli provvedimenti che rattoppiano, che chiudono il buco, per guardare innanzi nell'avvenire e metterci in condizioni di assicurare possibilità di azione e di sviluppo anche a quelli che continueranno un giorno la nostra opera.

Al fine di orientarci per la formazione di un nuovo programma di costruzioni navali, e studiarne la possibilità, le condizioni e gli scopi, nonché predisporre i mezzi, è opportuno fare un raffronto preciso fra la consistenza del tonnellaggio italiano al 10 giugno 1940 e quella attuale.

A quella data la marina mercantile aveva 507 piroscafi e motonavi da carico per 1.740.839 tonnellate; 163 navi passeggeri e miste per un totale di 1.087.854 tonnellate; 90 navi cisterne per un totale di 441.569 tonnellate, e 12 frigoriferi per un totale di 44.125 tonnellate. Il totale complessivo, escluse tutte le navi inferiori alle 500 tonnellate di stazza, raggiungeva la cifra di 3.314.487 tonnellate.

Al 1° gennaio 1950 le navi da carico secco hanno raggiunto il numero di 329, per un totale di 1.489.585 tonnellate; le navi passeggeri e miste hanno raggiunto il numero di 63, per un totale di 411.746 tonnellate; le navi cisterne hanno raggiunto il numero di 77, per un totale di 504.347 tonnellate; le navi frigorifere sono in numero di 12 per un totale di 16.744 tonnellate,

La somma generale del tonnellaggio è rappresentata da 481 unità, per 2.422.422 tonnellate.

Il confronto è stato fatto con i dati al 1° gennaio 1950; ma da quella data ad oggi sono state acquistate numerose altre navi, che potrebbero essere ripartite fra le singole categorie. Il tonnellaggio generale alla fine del programma di costruzioni navali che abbiamo innanzi, esaminato ammonterà a 2.708.174 tonnellate di stazza lorda.

Da un ulteriore raffronto dei dati si constata che per le navi da carico secco, con gli acquisti effettuati da gennaio in poi, si copre il quantitativo prebellico; che nel settore

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

cisterniero esso si supera di oltre 100 mila tonnellate;¹ che nel settore passeggeri vi è ancora una carenza di 450 mila tonnellate, e in quello delle navi di tipo speciale una carenza di 20 mila tonnellate.

Dai dati ricordati appare evidente l'enorme cammino che è stato fatto nella ricostruzione della marina mercantile. La lacuna in materia di navi passeggeri può particolarmente interessare il gruppo delle società della « Finmare ». Attualmente la « Finmare » ha in corso un programma di costruzioni in Italia e nel Territorio Libero di Trieste il cui costo globale supera i 100 miliardi. Anche con tale pesante esposizione finanziaria, se si vuole organizzare un eventuale ulteriore sviluppo delle quattro società, si deve affrontare e completare la revisione di tutte le linee di navigazione previste dalle convenzioni di anteguerra, per quegli opportuni e necessari adeguamenti o riduzioni rispondenti all'attuale situazione dei traffici sconvolti dalla guerra e in via di riassetto.

A quest'opera deve attendere il Ministero.

Incertezze serie non mancano anche per gli armatori privati esposti alla concorrenza delle bandiere straniere che toccano i porti italiani, nonché, e specialmente, per l'incertezza della politica migratoria, che ha costituito sempre, e costituirà anche in avvenire un elemento decisivo per l'incremento del naviglio passeggeri e misto. L'incremento delle navi miste è stato perseguito in questi ultimi anni specialmente dall'armatore Lauro e dalla società « Sitmar ».

Per quanto riguarda altri settori, non si può non tener conto delle possibilità dei traffici nelle zone che sono in parte ancora chiuse ad essi. E ciò anche in relazione allo sviluppo della marina degli altri paesi, fra i quali sono da tenere presenti quelli che non avevano una marina propria prima della guerra e che la vanno attualmente sviluppando. Ciò avviene nell'America del sud, le cui nazioni ora tendono a formarsi una propria marina orientandosi anche verso talune pericolose forme di discriminazione di bandiera.

Appare indispensabile, per poter pensare a ulteriori programmi di costruzioni navali, di mettere a punto, come sopra accennato, il problema « Finmare » ed offrire tanto, all'armamento libero che a quello controllato, condizioni di particolare favore per le nuove costruzioni.

A tal fine è evidente:

1°) che la nuova legge deve essere basata su concetti economici e non tendere a fini sociali (e qui riprendiamo un argomento

caro all'onorevole Orlando), come si è fatto con la legge Saragat, il cui scopo fondamentale era appunto quello di affrontare e superare soprattutto la crisi cantieristica, che è legata a numerosi e complessi fattori economici e sociali, che debbono essere valutati e risolti in altra sede con particolari criteri e metodi;

2°) che sia lasciata all'armamento privato la più completa libertà di scelta circa i tipi di nave da costruire, ponendo in moto il sistema della concorrenza fra i cantieri (questo è uno dei motivi che hanno reso difficile l'applicazione della legge Saragat);

3°) che non siano posti termini fissi e brevi, per la presentazione di domande, progetti, contratti, ecc.;

4°) che sia accertata in modo concreto e preciso la differenza di costo fra le costruzioni italiane e quelle estere;

5°) che sia concretato in maniera veramente efficace, rapido, semplice e sicuro, l'intervento dello Stato: tale intervento deve attuarsi in due forme, e cioè con un concorso a fondo perduto e con un finanziamento veramente a buone condizioni sia di interessi che di ammortamento; queste due forme di intervento sono strettamente legate fra loro, e tanto meglio sarà risolta la seconda tanto meno gravosa sarà la prima.

È un fatto positivo che molti armatori privati si sarebbero orientati verso le nuove costruzioni in base alla legge Saragat se avessero potuto ottenere finanziamenti a condizioni più favorevoli di quelle che può offrire l'I. M. I. (otto per cento).

Occorrerebbe poter finanziare le nuove costruzioni navali almeno alle condizioni ottenute per quelle attualmente in corso a Trieste e cioè: al quattro per cento. Tanto meglio se si potesse ancora ridurre la misura del tasso d'interesse. Per raggiungere un tale risultato, non vi sono che due vie: o utilizzare una quota del fondo lire, come si è fatto per altri settori, o studiare e concordare uno speciale prestito da parte dello Stato per finanziare al 3-3,50 per cento le nuove costruzioni. Il prestito interno dovrebbe essere garantito da ipoteche concesse sulle nuove navi. Per l'attuazione di tali operazioni finanziarie non si dovrebbe neppure pensare alla creazione di nuovi speciali istituti. Il finanziamento agli armatori italiani dovrebbe raggiungere (questo sarebbe una sicura spinta per le nuove costruzioni) almeno il 60 per cento del costo. E in tale misura esso troverebbe sicura copertura di garanzia nel valore della nave.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

È da considerare però che il finanziamento anche alle condizioni indicate, non potrebbe essere sufficiente per incoraggiare la costruzione di nuove navi. Occorrerà sempre corrispondere un contributo a fondo perduto; ma ciò potrà essere mantenuto in limiti minori ove intervenga un finanziamento sufficiente ed a buon costo.

SERBANDINI. A che serve il Parlamento? In tutti i settori è stato detto il contrario di ciò che ella dice.

SIMONINI, *Ministro della marina mercantile*. Mi pare che ella stia esagerando, e questo lo vedremo dopo. Noi stiamo parlando, onorevole Serbandini, di una legge che interesserà anche l'armamento libero, ma che interessa soprattutto il gruppo della « Finmare », perché, finché non è nazionalizzato, dobbiamo pensare al gruppo della « Finmare » così come è costituito oggi: cioè come un raggruppamento di società armatrici.

Sarà inoltre opportuno modificare il sistema, finora basato su una pluralità di contributi (sui materiali, di ammortamento e integrativo), e ciò sia per semplificare il meccanismo, sia per affermare il principio che lo Stato interviene a favore dell'armatore committente e ha rapporti soltanto con lui.

Riprendo ora la enunciazione di punti programmatici:

6°) che sia riesaminato il regime fiscale per l'esercizio delle navi di nuova costruzione, almeno per il periodo d'ammortamento del finanziamento statale;

7°) che si debba comunque lasciare a carico del committente una quota del costo della nave di nuova costruzione non inferiore al 20 per cento.

Un provvedimento impostato sui criteri sommariamente indicati potrebbe spingere e potenziare l'iniziativa armatoriale verso le nuove costruzioni. Non è possibile, però, prevedere in quale misura e verso quali tipi di navi. Si potrebbe considerare, forse con risultati incoraggianti, un altro aspetto del problema della nostra flotta mercantile. La consistenza del naviglio nazionale deve essere non solo accresciuta con nuove costruzioni, specie se di qualità, ma anche ringiovanita.

Nel complesso del naviglio italiano attualmente in esercizio, di circa 2 milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda, quasi 300 unità, comprese anche le navi da 100 a 500 tonnellate di stazza lorda, superano ormai i 25 anni di età.

Si potrebbero studiare, cosa non nuova nella legislazione italiana, speciali provvidenze per incoraggiare la demolizione delle

navi di età superiore a quella indicata. E le provvidenze potrebbero concretarsi in una corresponsione di premio inversamente proporzionata all'età delle navi e vincolata all'obbligo della costruzione di nuove unità per tutto o parte del tonnellaggio demolito.

Si tratterebbe, in sostanza, di legare il passato all'avvenire, avviando così a soluzione anche il problema delle navi trentennali e ultra trentennali, le cui rilevanti spese di esercizio incidono troppo gravemente sulla gestione del nostro naviglio mercantile. In tale sede e con tale provvedimento si potrebbe anche affrontare e risolvere la disperata situazione del naviglio in legno di piccolo tonnellaggio. L'abbinamento della demolizione con la ricostruzione potrebbe rendere possibile la predisposizione di un programma dilazionato nel tempo per una durata anche quinquennale. Il che, mentre ripartirebbe in un maggior numero di anni gli oneri dello Stato, potrebbe assicurare per lo stesso numero di anni continuità di lavoro ai cantieri.

Tutto ciò non costituisce, naturalmente, che una impostazione dei termini del problema e delle provvidenze previste per eliminarne o correggerne, sia pure in parte, le dannose conseguenze. E tale impostazione dovrà essere sottoposta all'esame del Parlamento; e in quella sede, onorevole Serbandini, se vi saranno cose che non marcano, ella potrà dare gli opportuni suggerimenti.

E vengo alle conclusioni parlando della « Finmare », che è stata definita — e credo giustamente — « lo strumento più importante e sensibile della nostra politica marinara »; e a proposito della quale è stato accennato agli sforzi enormi che essa ha fatto per potersi potenziare e per poter riprendere i traffici annullati dagli eventi bellici.

Con i mezzi rappresentati dal materiale rimasto in efficienza alla fine della guerra, da quello rimesso in efficienza e da quello di nuovo acquisto e di nuova costruzione, le società del gruppo « Finmare » hanno procurato di rimettere in essere quei servizi marittimi previsti dalle convenzioni e che sono stati considerati particolarmente utili per le esigenze dell'economia nazionale.

Le cifre che qui di seguito esponiamo sono rappresentative dell'opera svolta dal gruppo « Finmare » e del suo progressivo sviluppo, man mano che si accresceva la disponibilità e l'efficienza dei mezzi.

Tonnellaggio: nel 1938 il tonnellaggio di proprietà sociale per tutte le società del gruppo « Finmare » era costituito da 208 navi per complessive 1.365.000 di tonnellate di stazza

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

lorda. In confronto a tali cifre, nel dopo guerra le società del gruppo hanno avuto le seguenti disponibilità: 1947, 48 navi per 279.344 tonnellate; 1948, 63 navi per 352.857 tonnellate; 1949, 73 navi per 450.591 tonnellate.

Per ciò che riguarda i servizi svolti nel settore delle Americhe, la società Italia ha esplicato la seguente attività: 1947, 65 viaggi per un percorso totale di miglia 622.000; 1948, 99 viaggi per un percorso totale di miglia 1.132.000; 1949, 88 viaggi per un percorso totale di miglia 1.193.000. È stato ripreso il servizio passeggeri con l'America del Nord, con il Sud Atlantico, e con il Centro America-Sud Pacifico in relazione alle notevoli richieste sia dell'emigrazione sia del traffico turistico.

Nel servizio merci — pure di linea — si è avuta la riattivazione del collegamento dell'Adriatico con il Sud-America e con il Centro America-Nord Pacifico.

L'attività del Lloyd Triestino si è esplicata come segue: nel 1947 si ebbero 51 viaggi con una percorrenza di 407 mila miglia; nel 1948 si ebbero 69 viaggi con una percorrenza di 785 mila miglia; nel 1949 si ebbero 65 viaggi con una percorrenza di 902 mila miglia.

Nel settore del Medio Oriente la Adriatica ha eseguito i seguenti viaggi: 1947, 148 viaggi per 391 mila miglia; 1948, 174 viaggi per 470 miglia; 1949, 248 viaggi per 678 mila miglia.

Sono state ripristinate le seguenti linee: 6 linee passeggeri internazionali (ivi incluso il « Grande espresso » Italia-Egitto, servito dalla nuovissima *Esperia*); 4 linee commerciali internazionali; una linea interna (Mandredonia-Tremiti).

La Tirrenia, alla quale è affidato il settore del Mediterraneo occidentale, nel dopo guerra ha ripristinato: 10 linee per l'allacciamento con le isole e anche con Tunisi e Tripoli e la linea commerciale del « periplo italico ». Siamo in un periodo di rinascita e queste cifre sono suscettibili di aumento, come del resto, ho avuto occasione di dire poco fa per quanto riguarda in specie il settore della Sardegna.

L'apporto valutario delle Compagnie del gruppo (entrata in valuta estera, meno spese in valuta estera) si può calcolare nel 1949 in 25 milioni di dollari rapportando in dollari le varie monete di conto.

Per quanto riguarda la costruzione della flotta della « Finmare » in relazione alla sistemazione dei servizi di linea convenzionati affidati alle società del gruppo, la situazione attuale è la seguente:

a) sulla legge Saragat, già ordinate e in corso di costruzione 13 navi per tonnellate di stazza lorda 112.570;

b) sul programma E. R. P.-Trieste, già ordinate ed in corso di costruzione 4 navi per tonnellate di stazza lorda 64.000;

c) ulteriore programma definito: 4 navi per tonnellate di stazza lorda 33.200;

d) programma ancora non definito: 1-2 navi per tonnellate di stazza lorda 10.000

Totale: 22-23 navi per tonnellate di stazza lorda 219.770.

Per la « Finmare » occorre peraltro pensare ad un ulteriore programma di costruzione, tale da sistemare in maniera organica i servizi ad essa affidati; programma che si può considerare diviso in due parti:

a) di completamento del programma in corso e comprende: 1 motonave da 25.000 tonnellate di stazza lorda, gemella di quella in costruzione a Genova, per la sistemazione della linea Italia-Nord America; 1 nave da 9.500 tonnellate di stazza lorda, gemella dell'*Esperia*, per la sistemazione del servizio con l'Egitto; in totale quindi 2 unità per tonnellate di stazza lorda 34.500;

b) di integrazione a completamento dei servizi e potrebbe comprendere 6 navi passeggeri per tonnellate di stazza lorda 75.200; 2 navi miste per tonnellate di stazza lorda 7.000; 14 navi da carico di qualità per tonnellate di stazza lorda 70.500; in totale quindi 22 navi per tonnellate di stazza lorda 152.700.

Il suddetto programma dovrebbe trovare esecuzione in cinque anni, a decorrere dal 1951: si tratta, in complesso, di circa 40.000 tonnellate di stazza lorda all'anno da affidare ai cantieri nazionali.

Alcuni oratori hanno affermato la necessità di riorganizzare i servizi sovvenzionati, maggiori e minori, e di modificare i sistemi di sovvenzione oggi in atto con le compagnie del gruppo « Finmare ». Come pure è stata accennata alla necessità di un maggiore e più efficace controllo sulla gestione delle quattro compagnie. Sarà perciò necessario di accelerare gli studi ed i provvedimenti per attuare tali riforme già in parte iniziate anche in relazione ad un programma di sviluppo delle linee marittime mediterranee e transoceaniche.

Per quanto riguarda il problema delle quattro società esercenti linee di preminente interesse nazionale, facenti capo alla « Finmare », ho accennato che sono stati già iniziati gli studi per il riordinamento dei servizi e la modifica dell'attuale sistema di intervento statale. Cioè si tratterebbe di abolire l'intervento automatico dello Stato nella copertura del deficit di esercizio, ritornando al vecchio sistema di sovvenzionare le linee (e non le società) il cui esercizio è sicuramente deficitario.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 9 GIUGNO 1950

Anche con l'innovazione sopra accennata, si ritiene utile per il paese che le linee cosiddette di preminente interesse nazionale continuino ad essere gestite dalle attuali società che hanno una organizzazione tecnica ed economica non facilmente e rapidamente raggiungibile da altre aziende armatoriali. Per i servizi minori e locali vi è da risolvere il problema del rinnovo delle convenzioni già scadute e da sostituire l'attuale sistema delle convenzioni provvisorie con un altro a più largo respiro che consenta alle imprese il rinnovo del materiale e l'ammortizzo delle relative spese entro un ragionevole periodo di tempo.

Intanto, per quanto riguarda i servizi, accennerò che ho disposto il ripristino e la istituzione di alcune linee locali vivamente richieste dalle popolazioni interessate come, per esempio la Ponza-Anzio, la Napoli-Ischia e la turistica Napoli-Amalfi, quest'ultima in via di esperimento.

Si è parlato anche di una nostra ripresa oltre gli stretti. La maggior parte dei paesi del Mediterraneo orientale e d'oltre Suez, che un tempo fornivano ed assorbivano su vasta scala prodotti interessanti l'economia nazionale e del retroterra estero, è tuttora travagliata da situazioni politiche ed economiche che intralciano la ripresa delle rispettive posizioni economiche tradizionali. La particolare posizione del Giappone, la confusa situazione politica della Cina e di tutto l'estremo oriente, la fase di incerto assetto politico — con disastrose conseguenze economiche — dell'India e del Pakistan, lo spiccato orientamento nazionalista e la conseguente politica di restrizioni dell'attuale governo del Sud Africa sono fattori di portata determinante, che gravemente ritardano la ripresa degli scambi.

Non mancano tuttavia sintomi — e fra essi le stesse deleterie ripercussioni economiche degli attuali orientamenti in taluni paesi (India e Pakistan) — per i quali oltre che per la prevedibile riapertura, col normalizzarsi delle varie situazioni politiche, degli empori dell'estremo oriente, si può considerare con un certo ottimismo la possibilità di un ritorno dei paesi oltre Suez alle loro tradizionali funzioni nei riguardi dell'economia europea. Sta a suffragare questa previsione l'orientamento dei grandi armatoriali esteri, i quali, pur di essere presenti e di consolidare la propria posizione nei porti dell'oriente e del Sud Africa, non dimostrano di preoccuparsi dei sacrifici imposti dall'attuale situazione, ed anzi tendono al potenziamento dei servizi con l'immissione di naviglio di qualità su tutte le rotte.

È altresì prevedibile che abbiano a migliorare le relazioni commerciali, e di conseguenza l'entità dei traffici, con quei paesi che — come l'Australia, la Rhodesia, il Kenia, il Tanganika e l'intero settore dell'Africa occidentale — pur favoriti da una situazione politica normale, sono ancora lontani dall'aver raggiunto, negli scambi col mercato europeo, quella posizione che le reciproche esigenze e possibilità consentono di considerare come conseguibile.

Pertanto, tenuto conto dell'importanza che sempre hanno avuto per l'economia italiana le relazioni commerciali con l'Africa, l'Asia e l'Australia, è considerato che non si può pensare a un temporaneo abbandono di qualche settore senza prospettarsi le enormi difficoltà di un ritorno, quando si verificasse un più favorevole andamento dei traffici, contro una concorrenza attrezzata e agguerrita che nel frattempo avesse legato a sé la clientela, si rende indispensabile un approfondito studio per un riordinamento e rafforzamento dei servizi di questo settore.

Ed è in questa direzione che noi stiamo operando in pieno accordo con la « Finmare », che noi, come ho detto e ripeto, consideriamo lo strumento più sensibile ed importante della nostra politica marinara.

Si possono condividere e non condividere le idee che ho cercato di riassumere e che costituiscono la base dell'orientamento del Ministero della marina mercantile, ma non si può negare che questa sia una politica marinara. Attraverso la sua elaborazione e la sua attuazione noi potremo, anche in questo settore, riconquistare le posizioni che abbiamo sempre occupato, che abbiamo perduto solo per causa della guerra, ma alle quali eravamo arrivati per la capacità di lavoro dei nostri marittimi e per l'iniziativa intelligente e sagace dei nostri armatori e delle nostre società di navigazione.

Questa capacità esiste ancora: si tratta di individuarla, coordinarla e potenziarla. È ciò che cercheremo di fare, nella fiducia di avere in questo l'appoggio del Parlamento. (*Applausi a sinistra, al centro e a destra — Molte congratulazioni.*)

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

La seduta termina alle 13.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. ALBERTO GIUGANINO