

## DCCLXVIII.

## SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 16 OTTOBRE 1951

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **LEONE**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **CHIOSTERGI**

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi</b> . . . . .	31613
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1951-52. (1864)	31613
PRESIDENTE . . . . .	31613
ANGELINI . . . . .	31613
JACOPONI . . . . .	31622
FIorentINO . . . . . 31629, 31653,	31654
TOZZI CONDIVI . . . . .	31632
MAZZA . . . . .	31634
SEMERARO SANTO . . . . .	31635
LIGUORI . . . . .	31636
MAXIA . . . . .	31640
ROBERTI . . . . .	31640
NOTARIANNI . . . . .	31640
LETTIERI . . . . .	31642
TROISI . . . . .	31644
MONTICELLI, <i>Relatore</i> . . . . .	31644

**La seduta comincia alle 9.**

MAZZA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 13 ottobre 1951.

(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati: Caroniti, De Palma, Monterisi, Pignatelli e Russo Perez.

(I congedi sono concessi).

**Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

È iscritto a parlare l'onorevole Angelini, a titolo personale, non quale presidente della Commissione. Ne ha facoltà.

ANGELINI. Onorevoli colleghi, nei vari interventi che si sono succeduti dal 1946 in poi, vi è stata da parte della Camera, e specialmente da parte della competente Commissione parlamentare, che ho l'onore di presiedere, una continua istanza perché tutti gli sforzi nazionali fossero tesi alla ricostruzione e al potenziamento della nostra marina mercantile.

Il programma si riassume in poche parole: riprendere e sviluppare le posizioni di un tempo, il tempo nel quale la marina mercantile italiana con le sue 3.500.000 tonnellate di naviglio di buona qualità aveva saputo e potuto conquistare il mercato internazionale e nazionale dei traffici marittimi.

Questa istanza per riprendere il nostro posto nel mondo non è rimasta inascoltata. Non è vero che non si sia fatto quanto si poteva fare; come è vero che si può e si deve fare di più.

Ma è opportuno, per poter serenamente valutare lo sforzo compiuto fino ad oggi, volgersi indietro e ricordarci che alla fine del conflitto mondiale la marina mercantile italiana, che all'inizio del conflitto aveva, come ho detto, 3.500.000 tonnellate tra naviglio per trasporto passeggeri e naviglio da carico secco e misto, era ridotta ad un naviglio di 350 mila

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

tonnellate; vale a dire era ridotta a un decimo della sua potenza anteguerra. Oggi noi facciamo parlare le cifre: la consistenza, al primo semestre 1951, della marina mercantile italiana è di 3.036.000 tonnellate. Vale a dire, noi abbiamo potuto colmare quasi gli otto decimi della perdita subita dalla guerra. È stato uno sforzo silenzioso, che non ha avuto grande eco nel nostro paese, ma che non può non ascrivere alla perdurante volontà ricostruttrice del Governo, il quale, attraverso vari provvedimenti, è riuscito a far sì che oggi il nostro paese, sia pure lentamente, vada riprendendo il suo posto nella vita dei mari.

Perché, onorevoli colleghi, occorre ricordare che la guerra non soltanto ci fece perdere i nove decimi della nostra flotta mercantile, ma fece perdere tutto quello che era l'avviamento commerciale del traffico. Non bisogna dimenticare che, subito dopo la guerra, i nostri mari sono stati solcati da navi straniere, venute ad acquisire il nostro traffico quando noi non potevamo soddisfarlo; non bisogna dimenticare che sono stati perduti, durante quei cinque anni di guerra, quasi tutti i punti d'appoggio e l'organizzazione delle nostre agenzie marittime; non bisogna dimenticare che alla fine della guerra noi eravamo completamente assenti da quelle *conferences* che disciplinano i traffici internazionali; non bisogna dimenticare che, alla fine della guerra, erano caduti nel nulla tutti gli accordi commerciali riguardanti i nostri traffici internazionali marittimi. Siamo dovuti partire, direi, quasi da zero, e siamo arrivati, attraverso vari provvedimenti, ad una realtà che è quella che io vi ho proclamato, realtà la quale ha ancora bisogno di essere ulteriormente ingrandita.

Ed è per questo che sorge qui ed è sorta qui la voce di autorevoli parlamentari, che hanno reclamato ieri, come reclamano oggi, una politica marinara a più largo raggio, reclamo che è ispirato dal nobile intento di poter vedere che questa nostra Italia marinara non solo riprenda l'antico posto che aveva in tutti i traffici marittimi, ma possa anche progredire e svilupparsi; perché, giustamente, come è stato rilevato da alcuni nostri colleghi, il punto di partenza del 1938 non era un punto di arrivo, un traguardo che potesse soddisfare le esigenze marinare del nostro paese, ma un punto di partenza per progredire più oltre.

Si stanno riprendendo, mese per mese, i nostri servizi di linea: si sta riprendendo il servizio di linea dell'estremo oriente, che già era quasi di esclusivo traffico delle navi battenti bandiera italiana; si sta riprendendo il

traffico di linea per l'America del sud e si è ripreso il traffico di linea per l'America del nord. Ci auguriamo che presto si possano riprendere i traffici marittimi per l'Africa. E questo sforzo che stiamo compiendo deve continuare, perché rappresenta l'esigenza di questo nostro paese marinaro per le sue tradizioni, per le sue esigenze e necessità nazionali. L'opera del Governo, come ripeto, è stata silenziosa, ma è riuscita praticamente a realizzare questo miracolo di ricostruzione.

Il problema della ripresa della nostra attività marinara è collegato strettamente col problema cantieristico. Quando fui relatore della legge Saragat, e pubblicai la mia relazione ed il discorso da me qui pronunciato, posi alla pubblicazione questo titolo: « Una legge ricostruttiva verso due traguardi: lavoro ai cantieri navali, navi di qualità alla nostra marina mercantile ».

In realtà, il problema cantieristico è di una gravità eccezionale nel nostro paese. Come tutti sanno, abbiamo un'attrezzatura cantieristica di primissimo ordine, con circa 15 cantieri di notevole importanza (alcuni di importanza internazionale) e 30 cantieri minori; cantieri i quali nell'anteguerra assolvevano a tre necessità industriali: costruzione di navi per la marina mercantile, costruzione di navi da guerra, costruzione di navi per nazioni e armatori esteri.

Dopo la guerra abbiamo visto realizzarsi in alcuni dei grandi cantieri tutto un processo di rinnovamento, tanto che possiamo dire, con franchezza e lealtà, che abbiamo dei grandi cantieri in Italia i quali hanno adottato e stanno realizzando delle possibilità tecniche costruttive che sono alla pari dei grandi cantieri di altre nazioni. Abbiamo realizzato dei progressi tecnici tali per cui, se ci trovassimo oggi nella condizione di poter disporre delle materie prime a prezzi internazionali, potremmo dire che le difficoltà dei costi dei nostri cantieri maggiori sarebbero largamente superate in rapporto alla concorrenza dei cantieri esteri.

Quindi, dal punto di vista industriale, ci siamo aggiornati. Manca purtroppo la possibilità delle commesse, perché, come ho detto già, indipendentemente dalle commesse di carattere marittimo mercantile, i nostri cantieri sono rimasti quasi totalmente fermi per la costruzione di navi da guerra e non possono costruire navi per nazioni e armatori esteri se non a prezzi non remunerativi.

D'altra parte, di fronte al problema gravissimo della disoccupazione, ci troviamo nella necessità di dover affrontare il problema di

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

dare lavoro ai cantieri, in maniera da potere assicurare alle maestranze in essi impiegate il lavoro, ed evitare la chiusura di questi stabilimenti. Ed ecco perché noi abbiamo reclamato, fin dall'anno scorso, la preparazione e, direi, il varo di un complesso di nuove costruzioni nella marina mercantile, tale da poter assicurare, almeno per l'anno prossimo e per il 1953, il lavoro ai nostri cantieri.

Le navi in costruzione nel mondo al 1° giugno 1951 erano 1214 unità a vapore e motore per cinque milioni e 300 mila tonnellate. Il mondo, dunque, costruisce navi. Sembra che i 23 milioni di tonnellate di naviglio mercantile, che attualmente sono a disposizione di tutte le nazioni dovessero essere sufficienti per i traffici marittimi, e invece no; tutto il mondo costruisce perché, come vi ho detto, al 1° luglio di quest'anno oltre 5 milioni di tonnellate di naviglio sono in costruzione. L'Italia ha in costruzione 65 unità per 311 mila tonnellate! Siamo al settimo posto; cioè, se voi tenete presente la potenzialità dei nostri cantieri, le necessità della nostra marina mercantile, le necessità nazionali di acquisire i traffici internazionali, voi vedete che noi siamo veramente in una posizione di inferiorità! Nel secondo trimestre del 1951 sono state poste in costruzione nel mondo 278 nuove unità per un milione e 235 mila tonnellate. Noi, dal settimo posto, siamo scesi al decimo posto, con sette nuove navi per 20 mila tonnellate!

Ora, dobbiamo preoccuparci di questo stato di cose, dobbiamo preoccuparcene non soltanto perché, come ho detto, la nostra marina mercantile ha ancora largamente bisogno di unità nuove, e specialmente di unità di qualità, ma perché dobbiamo necessariamente assicurare il lavoro ai nostri cantieri, per impedire che ad un certo momento si verifichi un più largo collasso di quello attuale.

Io dissi lo scorso anno, in sede di relazione al bilancio della marina mercantile, che noi dovevamo realizzare un programma di 700 mila tonnellate di navi da costruire, e dissi che era necessario porre in esame e realizzare subito un programma di almeno 400 mila tonnellate di nuovo naviglio. Se noi teniamo presente che nostri cantieri, per non arrestare la loro attività, debbono poter costruire una media di 160-170 mila tonnellate all'anno, con un programma di nuove costruzioni di 400.000 tonnellate si potrebbe assicurare un lavoro continuativo, ai cantieri stessi, per circa tre anni.

Il ministro di allora, l'onorevole Simonini, nel suo discorso disse che questo programma

si sarebbe realizzato. Purtroppo, noi siamo arrivati ad oggi e nessun programma è ancora in esame da parte del Parlamento. In questo momento risulta che sta per essere presentato al Parlamento un programma per la costruzione di circa 150 mila tonnellate di navi petroliere. Sarebbe un primo programma al quale dovrebbe far seguito un secondo più vasto programma che il ministro Cappa sta alacremente preparando; e su questo nuovo programma di costruzioni navali è opportuno dire qualche parola, ammaestrati come siamo dal passato.

Non vi è dubbio che noi abbiamo la necessità di un intervento finanziario dello Stato per realizzare queste costruzioni, intervento che serva a colmare la differenza in più di prezzo che esiste fra quello che è il prezzo per la costruzione di navi in Italia e quello che è il prezzo per la costruzione di navi all'estero. Da calcoli fatti si ritiene di poter identificare questa differenza nel 35-40 per cento in più.

Quando la nave scende in mare è un bene internazionale; entra, cioè, in un mercato di prezzi e di noli di carattere internazionale. È opportuno che l'intervento dello Stato si realizzi a favore di costruttori e armatori italiani, piuttosto che a favore di armatori esteri attraverso i pareggi dei *deficit* dei bilanci delle società, le quali, appartenendo al gruppo I. R. I., verrebbero praticamente a dover richiedere allo Stato gli interventi sui propri bilanci per destinare questi *deficit* di bilancio al pagamento delle perdite subite per la costruzione di navi per conto dell'estero, costruzione fatta ad un prezzo inferiore di quello che è il prezzo di costo di questi cantieri.

Su questo punto siamo tutti d'accordo. D'altra parte non è solo l'Italia la quale interviene per colmare la differenza di prezzo. L'onorevole Salerno lo ha detto: noi abbiamo tutta una gamma di provvedimenti presi da altre nazioni, a cominciare dalla America. Infatti la *Export line* ha costruito la *Constitution* e la *Indipendence*; e l'America è intervenuta con il 50 per cento del prezzo della nave. Altrettanti interventi massicci si sono avuti in Francia, in Svezia, in Norvegia, in Inghilterra e in altre nazioni.

È non soltanto in questi paesi esteri vi è stato un così cospicuo intervento dello Stato nel prezzo di costruzione, ma quello che è più importante è che sono state concesse larghe agevolazioni fiscali da un lato, e finanziarie dall'altro. Vale a dire che agli armatori che costruiscono navi in queste nazioni estere

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

vengono mutuati mezzi finanziari ad un tasso di interesse sensibilmente più favorevole di quello che non sia dato ai nostri armatori. I nostri armatori pagano all'I. M. I. un interesse che supera l'8,50 per cento; mentre in America il tasso per i finanziamenti navali è del 3,50 per cento, in Inghilterra e in Francia del 4 per cento. Ciò vuol dire che l'intervento dello Stato estero si realizza non soltanto attraverso un contributo fisso, ma anche col dare la possibilità ai costruttori e agli armatori di poter trovare prima il capitale, e corrispondere poi degli interessi i quali non gravino eccessivamente sulle spese di esercizio. Perché, il giorno nel quale questi interessi gravano, come nel caso nostro, sulle spese di esercizio, l'armatore è posto in una condizione di inferiorità nei confronti degli armatori esteri in rapporto ai noli che si realizzano.

Quindi, nel predisporre il programma per le nuove costruzioni navali, occorre fare in modo che l'intervento dello Stato comporti la corresponsione di un giusto contributo, e la possibilità di realizzarlo ad un modesto tasso d'interesse.

Onorevole ministro, per quanto riguarda il contributo dello Stato l'anno scorso io feci un rilievo che vorrei tenesse presente al fine di esaminare se queste mie osservazioni potessero concretarsi in un provvedimento a vantaggio del nostro paese.

Io rilevai che, praticamente, la differenza di prezzo che esiste nella costruzione delle navi in cantieri esteri e quelli nazionali in buona parte deriva dal maggior prezzo nazionale del ferro in confronto di quello internazionale.

Rilevai allora e rilevo oggi un fatto su cui è bene ancora una volta richiamare la nostra attenzione: noi importiamo in Italia tutti gli anni circa 200 mila tonnellate di ferro sui 3 milioni di tonnellate necessarie per il consumo del nostro paese. Ora, nella situazione italiana, in cui i prezzi del ferro sono superiori a quelli internazionali, è indubbiamente grave che tali 200 mila tonnellate di ferro importate ai prezzi internazionali vadano a pochi industriali che, dopo aver trasformato il ferro stesso in tondini o altro, lo rivendono realizzando guadagni di circa 18-20 lire al chilo, cioè qualche cosa come 4 miliardi complessivamente. Io non dico, intendiamoci, che nel campo nazionale non vi siano altre esigenze industriali da tener presenti in sede di distribuzione del ferro, ma ritengo che sarebbe equo devolvere almeno una parte del materiale acquistato e importato a prezzo inter-

nazionale anche ai cantieri navali. Evidentemente, se noi facessimo questo, potremmo con tutta facilità ridurre di una quota abbastanza sensibile il contributo che lo Stato deve dare per le nuove costruzioni navali; in altre parole, si agirebbe in modo che quei 4 miliardi di utile, che attualmente vengono incamerati da poche imprese private, andassero, invece, in gran parte a beneficio dello Stato sotto forma di minore contributo agli armatori e ai costruttori delle nuove navi.

Non è questa, del resto, una questione nuova, essendo essa stata agitata più volte da altri colleghi in questa sede e in sede di discussione del bilancio dell'industria e commercio. È, per altro, un problema che deve essere esaminato attentamente per il risparmio che la sua favorevole soluzione comporterebbe per l'erario pubblico.

Noi abbiamo detto che la seconda parte del programma consiste nel trovare i mezzi finanziari e di darli a buona condizione. A questo proposito è necessario parlare con tutta franchezza. L'Istituto mobiliare italiano, che è l'istituto che, secondo la legge Saragat, dovrebbe finanziare il 40 per cento di mutuo per le nuove costruzioni, ha già preso impegni di mutui per circa 34 miliardi, cui dovrebbero seguire altri impegni per circa 10 miliardi. Senonché l'Istituto stesso ha potuto stipulare, fino ad ora, contratti solo per circa 16 dei 34 miliardi suddetti, per cui noi oggi ci troviamo di fronte ad una situazione che può portare a conseguenze veramente gravi nel nostro paese. Qual'è la realtà? La realtà è che, malgrado ogni sforzo di propaganda fatto dall'Istituto mobiliare italiano, malgrado che i suoi dirigenti, dal presidente al direttore generale, ai vari capi di servizio, siano andati lodevolmente e pazientemente peregrinando per tutte le scale di tutte le casse di risparmio italiane, la verità è che l'ultima *tranche* di obbligazioni I. M. I., emessa per 12 miliardi, ha potuto trovare collocamento soltanto per circa 3 miliardi, ed il resto è rimasto scoperto! Oggi ci troviamo di fronte a questa realtà: abbiamo un istituto finanziario indicato dalla legge il quale cerca di attingere al risparmio nazionale i mezzi destinati a questi finanziamenti, ed il risparmio nazionale non sottoscrive!

I singoli armatori chiedono insistentemente all'I. M. I. di stipulare i contratti e l'I. M. I. non stipula i contratti perché non ha i mezzi. Noi oggi ci troviamo di fronte a questa situazione: che non soltanto l'I. M. I. non può realizzare i contratti già impegnati,

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

ma fa una notevole e comprensibile resistenza nel concedere altri mutui per altre costruzioni in corso, ed immaginiamo quale ulteriore resistenza sarà fatta quando dovrà mettersi in moto l'ulteriore *tranche* di nuove costruzioni prevista dalla legge ultima che abbiamo votato, che prevede un ulteriore concorso dello Stato di 8 miliardi e 600 milioni.

Ora io mi domando: questa situazione a che punto ci porterà? Io denuncio qui questo fatto, onorevole ministro, perché se noi non troviamo un rimedio, se il Governo, attraverso i suoi organi non affronta questo problema e non lo risolve di urgenza, i cantieri non saranno pagati e, ad un certo momento, ci troveremo di fronte ad una situazione nella quale gli armatori che costruiscono, non potendo percepire il 40 per cento del mutuo, dovranno necessariamente sospendere le commesse; perché si tratta di una carenza di circa 25 miliardi, miliardi che l'Istituto mobiliare italiano non ha e che non ha la possibilità di trovare sul mercato del risparmio nazionale.

Il ministro Cappa si è preoccupato, nel suo nuovo progetto per la costruzione di 150.000 tonnellate di petroliere, di questo stato di cose. Ma io in questo momento, onorevole ministro, non parlo del suo nuovo progetto, parlo della legge Saragat, parlo della necessità e dell'urgenza che il Governo trovi la soluzione di questo intricato e, direi, difficilissimo problema per rendere operanti le leggi già esistenti. È inutile illudersi che il mercato nazionale sottoscriva le obbligazioni I. M. I. quando, come ho detto, sono già stati posti in atto tutti i mezzi e tutti i sistemi di propaganda per ottenere la sottoscrizione. Dobbiamo fare in modo di dare all'I. M. I. i mezzi per poter assolvere i propri impegni e per poter permettere ai singoli armatori di realizzare questo 40 per cento previsto dalla legge. Se non procuriamo i mezzi all'I. M. I. noi vedremo ben presto la chiusura di molti cantieri.

Questo grido di allarme credo sarà accolto dalla responsabilità del ministro perché è un grido di allarme che deriva dalla conoscenza intima che ho di questo problema, conoscenza intima che mi arreca un vero tormento al pensiero di quello che potrebbe succedere se l'I. M. I. non potesse assolvere il compito demandatogli dalla legge. Ella, onorevole ministro, nel suo nuovo progetto, ha cercato e sta cercando lodevolmente fonti per i nuovi finanziamenti.

Ella se ne è preoccupata, perché nel suo nuovo progetto prevede che per questi deter-

minati finanziamenti si dovrebbero allargare i compiti previsti dalla legge 18 aprile 1950, la quale stanziò 50 milioni di sterline per acquisto di navi all'estero. Questi 50 milioni di sterline sono stati usufruiti, come ella sa benissimo, per circa 10-12 milioni di sterline; il resto è ancora lì; ed allora ella dice giustamente: per quale ragione non si debbono destinare questi residui dei 50 milioni per finanziare la costruzione di navi attraverso l'I. M. I. ? Vale a dire, ella trova un'altra strada, che è quella giusta; dice cioè: possiamo usare questi milioni di sterline che ancora sono rimaste a disposizione per l'acquisto di navi all'estero, per finanziare le nuove costruzioni di navi.

Il tasso di interesse, in tal caso, sarebbe del 5,50 per cento; perché se noi diamo agli armatori le sterline per comprare navi all'estero al 5,50 per cento, non vi è ragione per cui queste sterline non si destinino per le nuove costruzioni di navi in Italia allo stesso tasso di interesse.

Ma vi è di più. Noi abbiamo, in Italia, due leggi: quella dell'11 settembre 1947, e quella del 7 maggio 1948, le quali prevedono un'apertura di credito di 200 milioni di dollari (dapprima 100 milioni) con la *Export-Import Bank* di Washington, da parte dell'I. M. I. Queste leggi autorizzano a trattare con la *Export-Import Bank* relativamente al finanziamento che verrà concesso all'I. M. I., fino al limite di 200 milioni di dollari, per consentire ad aziende industriali italiane l'acquisto di materie prime, di macchinari, di attrezzature, di beni e servizi, occorrenti per lo sviluppo delle esportazioni italiane. Vale a dire con questo provvedimento l'I. M. I. ottiene il prestito dall'*Export-Import Bank*, e concede ad industriali italiani prestiti in dollari, per poter acquistare materie prime, macchinari, ecc..

Ora, io mi domando per quale motivo e per quale ragione (ed ella, onorevole ministro, giustamente lo ha avvertito) non si debba, da parte del Governo, cercare di realizzare accordi con l'America per ottenere che questi determinati dollari — dei quali ancora resta una larga disponibilità — siano posti a disposizione anche per poter costruire delle nuove navi in Italia; per quale ragione si debba dare la possibilità di avere dollari per comprare macchinari, e non si debba dare la possibilità, alle stesse determinate condizioni, per la costruzione di navi. Per quale ragione non si deve far valere questa esigenza nazionale di ricostruzione, questa esigenza nazionale di lavoro ?

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

24 In sostanza, noi dobbiamo cercare delle fonti di finanziamento che siano al di fuori delle normali fonti di finanziamento del risparmio italiano, fonti che in questo momento sono inaridite, e che non soltanto non servono per il nuovo programma navale di costruzione di 150 mila tonnellate di petroliere, ma non servono, purtroppo, neppure per le stesse esigenze della legge Saragat.

Quindi, riassumendo, per quanto si riferisce al contributo da darsi allo Stato, cercare di dare quello che è necessario, tenendo presente la possibilità di ridurlo al minimo, mettendo a disposizione dei cantieri una parte del ferro importato dall'estero. Per quanto riguarda i finanziamenti, bisogna orientarci decisamente verso fonti di finanziamento diverse da quelle fino ad ora adoperate per consentire all'I. M. I. di assolvere ai suoi doveri sia per le esigenze della legge Saragat, sia per le esigenze delle nuove leggi che andremo a fare per la costruzione di nuove navi.

Terzo: bisogna preoccuparsi di mettere i nostri armatori in condizione di poter acquisire questi denari a condizioni di tasso internazionale, o almeno con modalità vicine a quelle degli oneri internazionali. I nostri armatori non possono pagare l'8,5 per cento; bisogna arrivare ad un massimo al 5,5 per cento; andando al di sopra di questo tasso di interesse si grava troppo la gestione della nave, si va a mettere l'armatore, che oggi può trovarsi in un momento di euforia di noli, ma domani potrebbe non trovarsi nella stessa favorevole situazione, in condizioni di inferiorità in confronto agli armatori stranieri.

GIULIETTI. È giusto.

ANGELINI. Tutto questo deve preoccuparci notevolmente soprattutto per assicurare il lavoro ai nostri cantieri.

Bisognerebbe che ci fosse, onorevole ministro, una compenetrazione maggiore di queste necessità da parte di tutti i suoi colleghi, che, in qualche modo, devono collaborare per la realizzazione di questi programmi. Ed è doloroso il dover constatare che, invece, si delibera spesso a compartimenti stagni. In questi giorni si sta realizzando una cosa nel nostro paese che è scandalosa; l'ho detto al ministro Pacciardi ed ella, signor ministro, lo sa.

In Italia sono rimasti pochi cantieri che lavorano in legno, in quanto gli altri, anche minori, hanno dovuto trasformarsi per la lavorazione in ferro dato che anche le navi di piccolo cabotaggio oggi si devono costruire in ferro. Dunque, sono pochi i cantieri che lavorano ancora in legno. Ebbene, il Ministero

della difesa aveva un programma per la costruzione di 8 dragamine in legno per la marina militare; per questa costruzione sono stati ottenuti dall'America, attraverso il piano E. R. P., i macchinari, e le attrezzature, e tutto è già arrivato in Italia. Nel bilancio del Ministero della difesa era stanziata la somma necessaria per poter assolvere alla costruzione di queste 8 navi in legno nei nostri cantieri; il che significava dare a questi pochi cantieri la possibilità di lavorare e di far lavorare i loro operai. Ebbene, le attrezzature venute dall'America si trovano in magazzino; le somme necessarie per la costruzione in legno delle dragamine sono stanziate nel bilancio del Ministero della difesa; il problema sembrerebbe risolto. Invece, succede che da una parte per il meccanismo burocratico del fondo-lire l'importo dei macchinari e le attrezzature deve essere pagato con i fondi a disposizione del bilancio della difesa e, dall'altra parte, tale pagamento non può esser fatto per tutti gli otto dragamine in programma perché i fondi stanziati a questo totale nel bilancio straordinario del Ministero stesso sono stati ridotti e assottigliati per poter fronteggiare le esigenze di spesa del bilancio ordinario! Ne consegue che invece di otto dragamine se ne costruiranno soltanto tre!

E pensare che il Governo dice di avere elaborato un programma del massimo impiego della mano d'opera!!

Ma vi è di più e di peggio, e quanto dirò dimostra come si lavora a reparti stagni. La costruzione di questi residuali 3 dragamine in legno, invece di essere affidata ai minori cantieri italiani che costruiscono navi in legno è stata assegnata ai cantieri riuniti dell'Adriatico di Monfalcone che costruiscono navi in ferro. Si tratta di un grande cantiere che ha grandi benemerienze nel nostro paese e che, fortunatamente, in questo momento dispone di notevoli commesse e che resterebbe operoso anche senza questa modesta ordinazione, mentre, lasciando inoperosi minori cantieri specializzati nelle costruzioni in legno, si provocherà la loro prossima chiusura.

TOZZI CONDIVI. I cantieri dell'Adriatico costruiscono anche in legno.

ANGELINI. Io parlo dei cantieri riuniti dell'Adriatico di Monfalcone. Ultimamente la costruzione di uno di questi dragamine è stata affidata al cantiere « Baglietto » di Genova, mentre la costruzione degli altri due è rimasta assegnata ai cantieri di Monfalcone. Pertanto in questi giorni, per esempio, il cantiere « Picchiotti » di Viareggio, che doveva

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

avere una di queste commesse, sarà costretto a chiudere i battenti ed a mandare a spasso i suoi 120 operai che aspettavano di poter costruire questo dragamine, essi che sono specializzati nelle costruzioni in legno.

Qualche osservazione desidero fare per quanto riguarda la gente del mare. Ho ascoltato il discorso dell'onorevole Giulietti. A dir la verità, avrei desiderato che egli — che ha detto delle cose interessanti e che giustamente tutela gli interessi della gente del mare — avesse dato al suo discorso una impronta meno violenta ed agitatoria. In sostanza, che voi abbiate la possibilità di fermare le navi e ciò che viaggia con le navi, è un fatto che, purtroppo, si è già verificato e che potrebbe ancora verificarsi. Noi abbiamo riconosciuto il diritto di sciopero e lo abbiamo inserito nella Costituzione. Abbiamo detto che quest'arma nelle mani degli operai deve però rappresentare il mezzo della loro legittima difesa. Nessuno di noi potrà mai negare questo diritto. Ho detto che è un mezzo di legittima difesa. (*Interruzione del deputato Giulietti*). Però, onorevoli colleghi, in che modo potrebbe essere giudicato un uomo, che, ottenuto il permesso di porto d'armi per la sua legittima difesa, si mettesse a sparare ogni momento senza trovarsi nella necessità di difendersi? Evidentemente, gli si dovrebbe ritirare il permesso di porto d'armi.

Ora, il diritto di sciopero bisogna guardarlo come esercizio, come mezzo di legittima difesa ma sempre anche in relazione alle ripercussioni che dall'esercizio del diritto di sciopero possono derivare. Non dimentichiamoci che queste ripercussioni sono sempre di ordine diverso. Quando questo diritto di sciopero viene esercitato in un settore, diciamo così, essenzialmente capitalistico privato, le ripercussioni possono aversi quasi esclusivamente sui proventi dei capitali interessati in quelle aziende; ed in questo caso il diritto di sciopero può anche essere esercitato con una certa minore preoccupazione. Ma quando l'esercizio del diritto di sciopero lede i diritti dei terzi, gli interessi sostanziali della nazione, crea dei vuoti, pericoli e danni che si ripercuotono sugli stessi lavoratori in maniera inesorabile, allora bisogna andare molto piano.

DI VITTORIO. È quello che si fa.

ANGELINI. Onorevole Di Vittorio, noi stiamo discutendo sulla ricostruzione della nostra marina mercantile, sui mezzi che si debbono attuare per riacquistare quei turisti, quei passeggeri che, prima della guerra, venendo in Italia, preferivano servirsi delle nostre navi, perché offrivano loro una assoluta

regolarità di servizi, un trattamento di primissimo ordine, una ospitalità larga e tutti i migliori conforti. Noi abbiamo fatto e stiamo facendo ogni sforzo per riprendere questa clientela...

GIULIETTI. Perché non rispettate le leggi? Anche noi siamo d'accordo con voi!

ANGELINI. Noi dobbiamo tenere presente, per esempio, che se si attua lo sciopero nelle ferrovie dello Stato, questo sciopero potrà danneggiare oltre lo Stato e l'economia nazionale i viaggiatori che non possono nei giorni di sciopero servirsi delle ferrovie per le loro necessità; ma sappiamo anche che, quando lo sciopero cessa, i viaggiatori dovranno di nuovo servirsi delle ferrovie dello Stato, perché non vi sono in Italia altre ferrovie a loro disposizione, altri servizi che possano sostituirle.

Ciò non accade, invece, nel settore marittimo. Quando si realizza uno sciopero nel campo marittimo, tutti i nostri sforzi tesi a valorizzare le nostre navi e far preferire i nostri servizi, tutta la propaganda posta in essere per attirare il viaggiatore straniero alle nostre linee di navigazione, vengono frustrati. Perché, onorevoli colleghi, nessun turista straniero si servirà delle nostre linee di navigazione sapendo di correre il rischio di incontrare incidenti lungo il viaggio, sapendo che, a un determinato momento, le nostre navi possono essere fermate nei porti, ed egli può trovarsi costretto ad aspettare la fine dell'agitazione su qualche banchina di porto. In questo modo, noi favoriamo la già potente concorrenza straniera, la quale farà leva su questo pericolo per far preferire le proprie navi ai turisti che intendano venire in Italia.

DI VITTORIO. Siamo d'accordo; ma sono il Governo e gli armatori che ci devono pensare.

ANGELINI. Io dico che la impostazione di questo determinato problema di difesa è una impostazione eminentemente delicata. Direi che quello marittimo è il settore dove l'esercizio di sciopero è il più pericoloso per gli interessi nazionali.

GIULIETTI. Ma facciamo lo sciopero lampo...

ANGELINI. Ella ha presentato qui alcune rivendicazioni: ha parlato delle tabelle di armamento e ha denunciato che vi è una differenza tra quelle estere e le nazionali. Io sono sicuro che il ministro esaminerà questo problema, perché siamo tutti convinti dell'assoluta necessità di far imbarcare più gente che è possibile, compatibilmente con

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

gli oneri di gestione, per portare questi non oltre il livello delle compagnie estere. Su questo punto il ministro farà le sue indagini: sono dati di fatto, dai quali egli trarrà le conseguenze. Sono d'accordo, come lo era del resto l'onorevole Simonini, di risolvere il problema degli allievi macchinisti e degli allievi capitani, dell'impiego di questi elementi anche in navi di stazza inferiore alle 10.000 tonnellate. Bisogna evitare che si disperda questa materia tecnica umana indispensabile; perché gli attuali capitani e i macchinisti invecchiano e bisogna preparare allievi che siano in condizione di sostituire quelli che se ne andranno a casa.

Per la questione delle paghe sono d'opinione che tutto dovrà essere fatto perché, specialmente in questo determinato momento in cui sappiamo tutti quali sono i guadagni che realizza il campo armatoriale (ed ella, onorevole Giulietti, lo sa meglio di me, perché anche la « Garibaldi », come armatrice; credo che realizzi abbastanza bene) si cerchi di raggiungere una maggiore equità nelle retribuzioni. È questo un conflitto di lavoro che dovrà essere disciplinato dal ministro della marina mercantile e dal Ministero del lavoro.

DI VITTORIO. In questo campo è competente il ministro della marina mercantile.

ANGELINI. Il ministro della marina mercantile, uomo che ha avuto e ha un passato di sentimenti profondi di giustizia sociale, sono sicuro che cercherà di compiere questo sforzo.

Problema dei turni di imbarco: è perfettamente noto che io, fino dall'anno scorso, denunciavo, di fronte alla richiesta di abolire l'avvicendamento, la necessità di andare molto piano in questo settore; ma ella sa che vi sono delle categorie per le quali i turni si potrebbero, fino da ora, abolire, mentre per altre categorie questo non sarebbe possibile che quando avremo realizzato altre nuove costruzioni e con una ulteriore onesta revisione delle matricole dei ruoli. Personalmente, vi posso assicurare che c'è molta gente che è ancora sui ruoli di avvicendamento, mentre ha trovato un'altra sistemazione di lavoro; è gente che seguita a restare sui ruoli creando difficoltà a chi veramente ha bisogno di lavorare sul mare.

GIULIETTI. Perché li hanno iscritti?

ANGELINI. Perché vi sono uomini che interpretano le leggi come credono e vogliono, per non dire di peggio!

Resta la questione delle pensioni. Siamo perfettamente d'accordo, è un problema di una delicatezza estrema. Però non lo pos-

siamo staccare da tutto quello che è il quadro generale del trattamento di pensione riservato ai lavoratori nel nostro paese. Come è noto, il trattamento di pensione aveva prima della guerra una sua attrezzatura tecnico-finanziaria, tale da assolvere degnamente i suoi compiti. Perché il problema delle pensioni è un problema assicurativo, fatto secondo certe determinate formule, e che aveva come risultato la acquisizione di un certo determinato afflusso di denaro che consentiva di mettere a disposizione del pensionato tanto da consentirgli di vivere. Ciò è tanto vero che nelle ferrovie dello Stato, per esempio, gli impiegati andavano in pensione a 58 anni perché preferivano mettersi in quiescenza a quella età anziché lavorare fino a 65 anni, dato che la pensione, appunto, era loro sufficiente per vivere discretamente. Il che significa che il calcolo della pensione era fatto secondo criteri tecnici finanziari tali che queste pensioni funzionavano da sé, con i contributi del datore di lavoro e del lavoratore. Ora è avvenuto che, con la svalutazione della lira, il fondo matematico destinato a quelle determinate esigenze si è completamente modificato, di modo che lo Stato, il quale prima non interveniva o che interveniva per certe determinate leggi e per i suoi dipendenti, deve, ora, intervenire per rimediare alle tragiche conseguenze derivate dalla svalutazione della lira. Noi diciamo che lo Stato deve intervenire, e lo Stato è intervenuto dando rilevatissime somme che hanno servito a dare ai pensionati la possibilità di riscuotere circa settanta volte di più di quello che avrebbero riscosso senza tale intervento.

Il ministro, interrompendo, ha giustamente detto che bisogna andare avanti per gradi. Ed è logico; perché, come voi, a ragione, vi lamentate che il pensionato marittimo non percepisce il minimo necessario, così vi sono anche i pensionati della previdenza sociale che si trovano nelle stesse condizioni. Uno sforzo è stato fatto; ma i nostri problemi non sono problemi isolati che possiamo vedere e risolvere isolatamente l'uno dall'altro! Si tratta di una ruota dentata di problemi, di cui uno entra dentro l'altro, per cui dobbiamo risolverli nel quadro di una visione generale. Vi è tutta una situazione generale che si riallaccia soprattutto alle possibilità di bilancio e alla difesa della lira che deve essere tenuta presente nel prendere le relative deliberazioni; e le difficoltà nostre sarebbero anche vostre se fosse al Governo, perché vi dovrete preoccupare che

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

un determinato settore trovi un trattamento diverso dall'altro. Ora, lo sforzo compiuto per sistemare questa materia è stato compiuto fino ad oggi nei limiti delle possibilità offerte nel rispetto di questo quadro generale.

Capisco perfettamente che la situazione dei pensionati in generale e dei pensionati marittimi in particolare, dei loro orfani, delle loro vedove è dolorosa e triste; ma le conseguenze della svalutazione si sono ripercosse gravi su tanti individui e in tanti settori. Mi permetto di farvi l'esempio mio: come avvocato penalista, e con figli, mi son trovato ad assicurarmi, nel 1929, sulla vita, per il pericolo che la mia professione comportava, e per 20 anni ho pagato una somma che assorbiva quasi tutti i miei risparmi! Oggi quello che percepirò fra due anni dall'istituto di assicurazione è nulla di fronte al valore delle lire che per oltre 20 anni ho versato. È, questa, una grave ingiustizia...

MAZZA. Ma per i marittimi c'è una legge, quella del 1919.

GIULIETTI. Devono o no gli armatori pagare ciò che la legge stabilisce?

ANGELINI. Non voglio dire, onorevole Giulietti, che il problema non deve essere risolto. Dico che deve essere risolto, e che non è soltanto la sua la voce di quelli che dicono che deve essere risolto. Ella sa benissimo, perché fa parte della nostra Commissione, quali sono stati i provvedimenti adottati quando era ministro l'onorevole Simonini; ella sa benissimo come la nostra Commissione, su questo punto, è stata sempre unanime e sensibile alle necessità dei pensionati marittimi e, dunque, abbia la tranquilla assicurazione che il Governo farà tutto il possibile per risolvere anche questo problema; ma non dica sempre che questo problema o viene risolto subito dettando lei la legge, oppure noi fermeremo immediatamente tutte le navi! È una forma, direi, ricattatoria, che non può e non deve essere usata.

GIULIETTI. Non è ricattatoria, è legittima difesa.

ANGELINI. La legittima difesa si deve esercitare con determinata prudenza; e d'altra parte è inutile rimproverare a uomini come noi, che sentiamo la sofferenza dei lavoratori perché anche noi siamo lavoratori, che non avvertiamo questo problema e minacciare di arrestare la nostra attività marinara che tanto ci costa per la sua realizzazione. Non è questo il sistema.

DI VITTORIO. Parlare di ricatto dopo dieci anni di attesa è troppo!

GIULIETTI. Fa una minaccia il carabinieri che arresta il ladro? Non è un ricatto il nostro, ma legittima difesa!

ANGELINI. Due sole parole per la pesca. L'anno scorso avevo denunciato la necessità che per la vigilanza della pesca di frodo si mettessero le capitanerie di porto nelle condizioni di avere le lance a disposizione. Sulle 36 capitanerie di porto soltanto 6-7 hanno una lancia a loro disposizione. Succedono, quindi, fatti del genere: che quando una guardia di finanza denuncia che vi è un pescatore di frodo, la capitaneria deve andare a cercare il mezzo nautico per poter fare il controllo e, una volta trovato, va a cercare il pescatore di frodo che già ha frodato ed è andato a casa. Ora, per approvvigionare queste lance non occorre una grande somma. Con 180 milioni, onorevole ministro, ella ha la possibilità di poter fornire le capitanerie di porto delle lance necessarie per la sorveglianza. E poi, siccome queste lance sono in legno e siccome queste capitanerie sono sparse in tutta Italia, si potrebbe, in tal modo, dare un po' di lavoro a quei piccoli cantieri che sono sparsi lungo tutte le nostre coste. Molti colleghi hanno già prospettato i problemi della pesca nei loro vari aspetti armatoriali, sociali ecc. Io ricordo anche che il problema della pesca è, soprattutto, un problema di disciplina di vendita del pescato e insisto perché questo problema sia affrontato dalla nuova direzione generale della pesca in maniera tale da evitare che ci si trovi in questa situazione: che chi guadagna veramente è colui che acquista, ad un prezzo minimo, il pesce del pescatore e lo vende ad un prezzo massimo sui mercati. Infatti, noi oggi vediamo sui mercati dei prezzi del pesce esagerati. Se andiamo a vedere quanto viene pagato il pesce al pescatore e quanto viene pagato sul mercato dal consumatore, dopo che è passato attraverso due-tre mani, vediamo che vi è una differenza enorme. Di modo che chi guadagna oggi dalla pesca è il commerciante e non il pescatore o il piccolo armatore. E qui vi è qualcosa che costituisce una frattura economica tremenda, perché le distanze fra il prezzo alla vendita e il prezzo all'origine sono talmente forti per cui dobbiamo arrivare a questo punto: che la direzione generale della pesca deve preoccuparsi della disciplina di vendita del pesce per evitare questa ignobile speculazione da parte del commerciante a carico del disgraziato pescatore, il quale si trova, dopo tutto, in

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

condizioni di inferiorità in confronto a tutti gli altri produttori, perché non ha la possibilità, il lusso di poter dire: non ti vendo il pesce e lo metto in magazzino, perché il pescatore deve subito vendere il pesce, perché sa che dopo ventiquattr'ore esso non è più vendibile! E su questa miseria si stanno facendo speculazioni notevoli.

Bisogna ottenere il risultato di poter aumentare la remunerazione al pescatore e di poter diminuire il prezzo del prodotto a favore del consumatore. Anche su questo chiedo che il ministro porti la sua attenzione.

Scusatemi di aver prolungato troppo il mio discorso; ma io qui mi faccio eco non soltanto dei sentimenti che mi animano e della modesta competenza che ho in questa materia, ma della volontà unanime di tutti i miei colleghi della Commissione i quali, tutti, sono stati sempre sensibili ai problemi della marina mercantile e sempre hanno risposto e tempestivamente a quelle che sono state le esigenze legislative per poter realizzare il meglio in questo settore.

Io porgo ai miei colleghi un ringraziamento cordiale per questa collaborazione. A lei, onorevole ministro, desidero dire soltanto una cosa. Ella mi mandò copia del discorso pronunziato al Senato lo scorso anno e scrisse sulla copertina: « ad Angelini cordialmente ». Siamo vecchi amici da trenta anni. Io avrei potuto fare a meno di parlare e dire soltanto: realizzi quello che ella disse allora e tenga presente le giuste critiche che ella sollevò su quello che non si era fatto.

Se ella, con la sua intelligenza, la sua buona volontà, con la tradizione che ha di uomo di cuore che sente i problemi della giustizia sociale, avverte il tormento che ci agita tutti di vedere risorta nel suo grande splendore la marina mercantile italiana, dando lavoro ai marittimi e mantenendo operanti i nostri cantieri, se ella sarà animato da questi sentimenti di amore di patria e di amore per l'umanità, noi gliene saremo grati e non potremo che essere solidali con la sua fatica per il bene dell'Italia nostra. (*Applausi al centro e a destra*).

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

JACOPONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il bilancio della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1951-52 porta un aumento di 6 miliardi rispetto a quello del 1950-51. Che cosa rappresentano, però, in sostanza, 11 miliardi e mezzo per un Ministero che dovrebbe, per le sue funzioni, per i suoi scopi sociali, essere uno dei Ministeri che ri-

chiamano maggiormente l'attenzione del Governo? Undici miliardi e mezzo non bastano di fronte a quelle che sono le necessità vitali dell'economia del nostro paese per lo sviluppo della nostra marina mercantile.

Se osserviamo voce per voce, il bilancio, dobbiamo fare forti critiche, perché ogni stanziamento è nettamente insufficiente ai bisogni. Tra queste voci ve ne sono alcune di considerevole importanza in quanto trattano il potenziamento dei traffici della nostra marina mercantile, le retribuzioni dovute al personale addetto ai controlli e alla direzione dei servizi, oltre ai problemi del potenziamento delle attività della pesca e della assistenza sociale per i lavoratori del mare, della pesca stessa e dei porti. Con tutte queste necessità, è evidente che un bilancio di 11 miliardi e mezzo è lontanissimo dalla sufficienza anche più elementare, soprattutto in considerazione che il nostro paese, per la sua stessa conformazione geografica, è un paese eminentemente marinaro e tale da dovere, per necessità di vita, tendere al potenziamento dei propri traffici e alla ricostruzione della propria marina mercantile: il quale potenziamento e la quale ricostruzione rappresenterebbero un valido sostentamento all'economia del paese e un contributo a parecchi altri settori lavorativi. Non si può, però, parlare di ricostruzione della nostra marina mercantile continuando a mantenere uno stato euforico per l'acquisto delle famose navi *Liberty* che, se costituirono un affare assai ghiotto per l'armamento libero e diedero modo al Governo di vantare la riacquistata potenza marinara, non rappresentarono davvero un vantaggio per i nostri cantieri. Anzi la prego, onorevole ministro, di cogliere l'occasione della sua risposta per dirmi anche se risponde a verità la voce secondo la quale il Presidente del Consiglio, nel corso del suo recente viaggio in America, avrebbe anche trattato l'acquisto di un'altra serie di scafi *Liberty*.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Così fosse!

JACOPONI. Se questa notizia risponde a verità, in quale condizione si verrebbero a trovare le nostre industrie meccanica e cantieristica?

Non basta già la crisi che noi avvertiamo nel nostro paese, la crisi di lavoro che c'è in queste industrie, le quali impiegano tanta manodopera, crisi che sarebbe aggravata da un ulteriore acquisto di navi. Senza contare che le *Liberty* hanno il valore che hanno, perché sono navi brasate e non inchiodate, hanno quindi scarsa resistenza al tempo e

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

alla pressione delle acque e perciò, detto in termini volgari, sarebbe ancora un acquisto di « bidoni », che i signori capitalisti e il governo americano danno al nostro paese.

Noi ci auguriamo che ciò non sia, e mentre diciamo questo, poiché io sono deputato della circoscrizione di Livorno, devo denunciare il fatto che proprio in questi giorni la direzione del cantiere Ansaldo ha richiesto il licenziamento di altre 350 persone. Nonostante che il cantiere abbia a malapena la metà della mano d'opera che aveva costantemente in efficienza, oggi domanda un nuovo licenziamento come trampolino di lancio per un'altra delle sue manovre, che mettono sul lastrico centinaia e centinaia di capi famiglia; e la direzione si trincerava dietro il fatto che il Governo, e chi di dovere, anziché impostare le costruzioni nei cantieri dell'Ansaldo, preferiscono andare all'estero e trattare con il governo e con i capitalisti nord-americani, politica questa che non ha alcun riflesso con le necessità nazionali. È questa una politica di speculazione ed è una politica che non ci consentirà mai, onorevole ministro, di avere una marina da carico e di linea, come sarebbe indispensabile e come occorrerebbe, per dare incremento alle nostre attività commerciali. Acquistare navi *Liberty* vorrebbe dire mettere tutta la nostra marina ancora in maggior soggezione nei confronti della concorrenza internazionale. E, del resto, si sa che ormai l'America del nord ha instaurato una nuova linea, con due grandi navi che fanno scalo da Genova a New York: l'*Indipendenza* e la *Costituzione*. Naturalmente queste due navi, che sono navi passeggeri, sviluppano 28 miglia all'ora, contro le 13-14 della povera *Saturnia* e della povera *Vulcania*. È evidente che la concorrenza diventa facile, ed è evidente che quando si possono fare delle traversate oceaniche nella metà del tempo impiegato da altre navi, le nostre correnti di traffico passeggeri saranno dirottate, e piano piano noi saremo sopraffatti dalla concorrenza straniera. Inol tre, gli americani, accorti commercialisti, sapendo come è attrezzato il servizio a bordo delle navi italiane, quale è la capacità professionale del personale di ogni grado e di ogni categoria delle nostre navi, e sapendo quanto è pregiata la cucina italiana, hanno tentato, sulle navi che ho citato, di scimmiettarci in tutto e per tutto, sino ad aggiungere ai *menu* americani i tortellini, le tagliatelle alla bolognese e gli spaghetti napoletani, allo scopo di invogliare maggiormente i viaggiatori ad accettare i passaggi sulle loro navi,

e quindi a mettere in maggiori difficoltà le nostre.

Dire che ormai abbiamo raggiunto pressoché il tonnellaggio anteguerra a che cosa serve, quando questo tonnellaggio navale è deficiente, quando non vi sono navi di qualità, quando sono insufficienti le navi di linea e quando abbiamo delle navi lente che non garantiscono ai noleggiatori la resa desiderata?

Quindi occorre che chi ha il potere nelle mani, cioè il Governo, si occupi attivamente di questa situazione, perché ormai, specie nel naviglio di qualità, la marina mercantile italiana, nonostante le varie vanterie, occupa un posto pressoché di coda rispetto ad altre marine di una certa importanza.

L'economia del nostro paese, onorevoli colleghi, potrebbe avere largo respiro dalle vie del mare. È inutile ricalcare e ripetere cose dette da altri colleghi, autorevolissimi per la loro competenza in questioni marinare; ma noi sappiamo quanti piccoli Stati, con la loro attività marittima, sono riusciti a darsi una economia abbastanza solida ed a procacciare alle loro genti un'attività ed un lavoro tali da garantirne il pane tutti i giorni.

Perché il nostro paese, che ha lunghissime tradizioni marinare, che ha in questo settore capacità ed una competenza provata, non deve poggiare maggiormente la propria economia sull'attività marinara? Perché non si deve far sì che i nostri cantieri possano lavorare per creare gli strumenti idonei al rinsanguamento della nostra economia?

Non vogliamo fare del nazionalismo, né fare dei raffronti poco simpatici, tuttavia occorre rilevare che le costruzioni navali, sia quelle del passato che quelle che attualmente vengono fatte nei nostri cantieri, per la loro perfezione, per la loro celerità, non hanno nulla da invidiare a nessuno, anzi, spesso sono invidiate. E allora, perché affamare i nostri lavoratori, smobilitando la nostra industria, creando quella situazione di disagio che tutto il paese del resto avverte, e che il Governo conosce molto bene?

Fin dal 5 gennaio il senatore Roveda ha presentato, sotto forma di una proposta di legge, un piano di ricostruzione della marina mercantile. E mi compiaccio che di questo piano ieri l'onorevole Salerno, nella sua esposizione ne abbia parlato. Ma è stato forse una mosca bianca in quest'aula! Quando discuteremo questo piano? Abbiamo udito una voce di critica o di lode da parte di chi aveva il dovere di esaminarlo? Questo piano non è presentato soltanto da un senatore della Re-

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

pubblica, ma dai rappresentanti di una organizzazione di migliaia e migliaia di lavoratori dell'industria italiana, di una delle più forti organizzazioni dell'industria del nostro paese; quindi si doveva supporre che tale piano fosse il prodotto dello studio pratico-tecnico di uomini, che da decenni lavorano attorno alle costruzioni naval-meccaniche. Avendo condensato la capacità di moltissimi, questo piano poteva essere oggetto di discussione, esaminarne le possibilità di realizzazione. Ma, siccome il piano è stato presentato da un senatore dell'opposizione, non gli si dà importanza, perché si teme che, ove fosse posto in discussione, e fatto conoscere all'opinione pubblica, altri competenti potrebbero intervenire e reclamare a gran voce che questo piano sia preso nella debita considerazione.

Ma, a parte questo, l'indirizzo del Governo e della maggioranza parlamentare è di non preoccuparsi della situazione delle maestranze, ma di tener fede agli impegni del patto atlantico e di occuparsi di certe opere di guerra, che il popolo italiano ha condannato e continua a condannare.

Bisogna che il Governo riveda, almeno in parte, le sue posizioni e faccia in modo che nel campo delle costruzioni navali si compiano tutti gli sforzi possibili.

All'uopo, noi domandiamo che, in primo luogo, proprio per le ragioni di concorrenza internazionale, si potenzino le società sovvenzionate, le società di preminente interesse nazionale.

Onorevole ministro, le devo dire sinceramente che dal giorno in cui ella è tornato a questo importante ministero, fra i diversi elementi marittimi amministrativi ed anche dirigenti delle quattro società di preminente interesse nazionale, sono sorti dubbi e perplessità sul suo attaccamento allo sviluppo di queste società. Si dice che ella veda più di buon occhio lo sviluppo del libero armamento e che consideri le quattro società come una organizzazione che appesantisce l'economia della nazione ed i bilanci dello Stato, e che quindi non deve essere sviluppata ed incrementata. A lei, onorevole ministro, il compito di rispondere e di smentire le inquietudini di questa gente; a lei, che ha perizia e capacità in questa materia, il compito di dimostrare che, qualunque cosa si dica, il Ministero sotto la sua direzione farà quanto è in suo potere affinché le quattro società sovvenzionate ricevano l'impulso necessario, e continuino a rendere al paese i preziosi servizi che in mille circostanze hanno reso.

È evidente che tutto non va bene, soprattutto nelle sovrastrutture, è evidente che molte cose si debbono controllare da vicino; ma ciò non può incidere sulla necessità di potenziare questa società, allargandone le linee, si da consentire i collegamenti fra le varie parti del mondo, in modo che notevoli utili possano derivare all'economia del paese. Il ministro della marina mercantile ha il dovere di controllare, con i suoi servizi, queste società e di eliminare ciò che si rivela inefficiente, rinnovando, altresì, quello che deve essere rinnovato.

Oggi l'industria più redditizia ed attiva è quella dell'armamento, i cui guadagni in Italia (come, del resto, in tutto il mondo) non hanno limiti. È inutile che alcune società armatoriali presentino i loro consuntivi per nascondere i propri profitti. In Italia abbiamo la cooperativa « Garibaldi » che in ogni momento può dimostrare, coi documenti alla mano, quali enormi profitti possa realizzare oggi l'armamento italiano. Ebbene, è possibile che proprio nel campo dell'industria più attiva e redditizia, nel campo dell'industria che realizza i maggiori utili, si annoveri oggi la punta più elevata di disoccupati?

Nel settore dei lavoratori del mare la disoccupazione è notevolissima. Basta andare a Torre del Greco, a Napoli, a Livorno, a Genova e negli altri porti per vedere quanti lavoratori marittimi sono costretti all'avvicendamento. Come mai, in un momento di esosi e sfacciati guadagni da parte di questa industria, non si è trovata la possibilità di alleviare la grave disoccupazione che affligge i lavoratori del mare, dando una forma di maggiore assistenza a questi uomini che tanto meritano dal paese?

Quanti sono i lavoratori del mare disoccupati? Da quanto tempo sono disoccupati, e per quanto tempo ancor dovranno attendere il loro turno d'imbarco? Nessuno può dirlo con esattezza. Perché rimangono così lungamente a terra? Ormai, poiché gli uffici di collocamento, anziché essere in mano alla Federazione dei lavoratori del mare od ai suoi organismi, sono in mano a gente che non sempre conosce o fa il proprio dovere, vengono usati dei criteri preferenziali. È accaduto, infatti, che quando dirigenti sindacali sono andati sulle navi a controllare i libretti di navigazione, hanno trovato dei marittimi che viaggiavano da ben due o tre anni, mentre altri marittimi da lunghissimo tempo erano a terra, senza avere avuto possibilità di guadagnare qualche cosa.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

Questa questione delle preferenze aggrava di più il problema dell'avvicendamento e della disoccupazione marinara. Il lavoratore del mare, staccato da quella che è la sua specifica attività, dalla sua professione, difficilmente è in grado di trovarsi un lavoro in un altro settore. Come si può pensare che un lavoratore del mare disoccupato possa trovare lavoro in un paese dove vi sono ben due milioni di disoccupati? Gli armatori, che attualmente attraversano un particolare periodo di floridezza, che si sono arricchiti, che hanno guadagnato miliardi, non hanno neppure cristianamente proposto al Governo e alla federazione che si occupa dei problemi dei lavoratori del mare una forma di assistenza qualsiasi per alleviare la miseria di questa benemerita categoria di lavoratori.

Mi ha fatto piacere di constatare che anche l'onorevole Angelini e gli altri colleghi che sono intervenuti abbiano riconosciuto che le tabelle di bordo sono assai basse.

Questo è veramente un fatto grave e in un momento in cui i noli sono altissimi, e gli armatori guadagnano somme enormi, nulla viene fatto per venire incontro alle esigenze di vita dei nostri marinai. Neppure in questo periodo di notevoli guadagni, gli armatori sentono il dovere, almeno in parte, di rinunciare ai loro altissimi proventi. Basterebbe imbarcare due o tre persone in più sulle navi per alleviare il profondo stato di disagio di questa categoria. Ad esempio sulle *Liberty*, navi di 10 mila tonnellate, vi sono 30-32 persone di equipaggio, basta che si ammali un marinaio perché si renda necessario raddoppiare le ore di servizio di guardia del compagno di lavoro.

In tale situazione, è possibile parlare di distensione, di fiducia nei provvedimenti del Governo? Noi sappiamo che l'onorevole ministro ha volontà e cuore per risolvere questi problemi, ma è pur necessario che i lavoratori si difendano!

Noi, onorevoli colleghi, siamo costretti a denunciare al paese questo stato di cose, veramente inconcepibile in uno stato democratico.

Quando l'onorevole Giulietti lancia l'allarme e segnala il pericolo per la marina mercantile italiana di rimanere, un bel giorno, senza ufficiali nautici e macchinisti, sarebbe bene esaminare la questione assai seriamente e prendere urgentemente i provvedimenti del caso. Se noi avremo la possibilità di incrementare la nostra marina di linea e di carico, e se la situazione attuale non verrà modificata, ci troveremo un giorno senza poter far navi-

gare le navi per insufficienza di personale di stato maggiore...

GIULIETTI. Ci siamo già!

JACOPONI. Non voglio insistere ancora sulla necessità di far navigare gli allievi nautici su navi al di sotto delle 5 mila tonnellate di stazza lorda, ma è evidente che bisogna trovare una soluzione al problema. Noi abbiamo, ad esempio, il solo istituto nautico di Genova che diploma ogni anno 7 o 800 allievi. Di istituti nautici in Italia ne abbiamo una decina. Ognuno può constatare quale leva di diplomati nautici abbiamo in Italia ogni anno, e che è necessario addestrare e non costringere ad imbarcarsi come mozzi quando hanno una età che ormai è adatta per una importante carica nello stato maggiore della marina mercantile. Quali misure si possono prendere per cercare di ovviare ad un sì grave problema? Una, soprattutto: che chi ha i quattrini, chi ha in questo momento possibilità di accumulare somme ingenti vada incontro ad una tale necessità e, in fondo, al suo interesse: perché se domani dovessimo mancare di un personale così qualificato, chi oggi non dà sarebbe il primo a risentirne.

Vedete, i lavoratori del mare, che amano profondamente il nostro paese — e lo hanno dimostrato in mille circostanze — sono obbligati a cercare lavoro su navi battenti bandiera straniera; e oggi siamo ancora allo scandalo delle famose navi panamensi, le navi che del Panama non hanno che le leggi retrive ed i colori della bandiera: perché noi sappiamo che queste navi sono gestite da ricchi armatori e finanzieri italiani, che hanno dato loro questa bandiera per una semplice speculazione e per non contribuire, come dovrebbero, alle casse dello Stato italiano. I marittimi italiani devono imbarcarsi su queste navi, dove non si rispettano i contratti, dove si naviga ancora in condizioni inconcepibili. Ne è prova il caso, accaduto mesi fa, della nave *Jenny*, che sbarcò 72 marittimi italiani in Australia (dove dovettero fare persino un mese di prigionie) perché a bordo reclamavano il rispetto del cosiddetto contratto e la paga, che non riscuotevano da non so quanti mesi. Furono rimpatriati con una nave italiana senza aver avuto alcuna retribuzione!

Il ministro della marina mercantile deve far cessare questo scandalo dei negrieri che vanno ad ingaggiare la gente che non ha pane e la prendono alla gola perché non è protetta, soprattutto quando viene a trovarsi nei porti esteri, dove le sedi consolari, per il fatto che si tratta ufficialmente di una bandiera stra-

niera, hanno poche possibilità di intervenire.

Trattando del problema di alleggerire la disoccupazione di questa categoria, di difenderla maggiormente e di svilupparne le capacità professionali, si potrebbe anche fare osservare al nostro Governo che in tutti i paesi che hanno una marina degna di questo nome, la marina mercantile, al pari della marina da guerra, ha una o due navi scuola. Perché il Governo italiano, mentre i nostri cantieri non lavorano, mentre c'è tanta gente che ha bisogno di lavorare, non istituisce una o due navi scuola, che servirebbero del resto al miglioramento e allo sviluppo delle capacità professionali della nostra gente di mare? Speriamo che il Governo prenda in considerazione questo suggerimento.

Desidero rilevare inoltre che sulle nostre coste mancano stazioni di salvataggio, soprattutto a favore dei pescatori sorpresi da fortunali o da colpi di mare. Quindi, l'istituzione di esse servirebbe a garantire la vita dei pescatori e a potenziare tutto il nostro apparato marinaro.

Che dire, onorevoli colleghi, dei pensionati marittimi, dopo la lunga dissertazione e la lunghissima documentazione presentata ieri sera dall'onorevole Giulietti? Che dire della situazione di questi lavoratori abbandonati a se stessi e che subiscono una vera prepotenza da parte di chi ha doveri verso di loro, e che toglie loro una parte considerevole di quanto loro spetterebbe?

La richiesta di rispettare le leggi non è un'idea del capitano Giulietti, non è desiderio dell'onorevole Giulietti organizzare uno sciopero! Se la legge c'è, ai cittadini incombe il dovere di rispettarla! Ora, i vecchi lavoratori del mare, le vedove, gli orfani subiscono da anni una lunga e dura truffa (deve dire il Governo da parte di chi), e non abbiamo ancora visto spiccare alcun mandato di cattura contro chi opera in questo senso!

Ieri sera l'onorevole Giulietti, in fondo, domandava: vi trovate in difficoltà? Il Tesoro dice di non avere mezzi; gli armatori, « poveretti », sono alla deriva e non possono e non vogliono pagare che una parte minima di quel che dovrebbero pagare. Ebbene, prendiamo alcuni provvedimenti, escogitiamo alcune formule che consentano di dare quello che i lavoratori del mare, le loro vedove e i loro orfani, attendono. Basterebbe applicare, oltre alle diverse previdenze, agli interventi armatoriali e statali, una tassa sugli scambi negli affari marittimi. Se ne mettono tante di tasse, e ogni giorno ne vien fuori

una, e quindi si potrebbe aggiungere una tassa di questo genere: un bollino di 0,50 su tutti gli atti nel campo marittimo, che vada a favore dei lavoratori del mare, e cioè contribuisca alla risoluzione del problema delle pensioni. Inoltre, potrebbe imporsi un leggero aumento sui biglietti dei passeggeri (non degli emigranti, s'intende). Del resto, chi spende centinaia e centinaia di migliaia di lire per fare del turismo, non si accorgerà delle 10-20 lire di più nel costo del biglietto.

Ma si griderà a questo punto che, così facendo, subiremmo una maggiore concorrenza, concorrenza che già sopportiamo penosamente. E allora, quando fa comodo, in bocca ai signori armatori la concorrenza è cosa pericolosa che bisogna allontanare; quando, invece, si tratta del loro tornaconto negano che la concorrenza incida così fortemente sul traffico della nostra marina, ecc. ecc.

Ma quando si discuterà il disegno di legge per le pensioni, lotteremo ad oltranza per esaminare se il nuovo progetto darà effettivamente quello che i vecchi lavoratori del mare, le vedove e gli orfani attendono. Vedremo se questo disegno di legge assicura giustizia a questa gente. Per reclamare giustizia non abbiamo che da riferirci al discorso tenuto dall'onorevole ministro della marina mercantile a Genova, quando furono consegnate le bandiere e la medaglia d'oro agli equipaggi della marina mercantile, nel quale sono stati messi così bene in risalto i meriti che hanno i lavoratori del mare di fronte alla patria, di fronte a tutto il nostro popolo. L'onorevole ministro ne elencò le qualità, i sacrifici, le perdite, i dolori e la lotta eroica che condussero per cercare di approvvigionare le nostre popolazioni, mantenendo i traffici in una situazione enormemente difficile e pericolosa, tanto che centinaia di marittimi persero la vita. Quindi, domandare giustizia per i pensionati, domandare che sia dato loro quanto la legge stabilisce non è volontà di agitatori professionali, non è azione di opposizione al Governo o alle leggi del Governo, ma è domandare il rispetto delle stesse leggi del Governo. Più nell'ordine, nella legalità della federazione dei lavoratori del mare e del suo rappresentante, onorevole Giulietti, non vi è nessuno, perché essi domandano semplicemente l'applicazione di leggi votate da questo stesso Parlamento. Ed allora è inutile escogitare limitazioni del diritto di sciopero, limitazione dei diritti sindacali dei lavoratori.

Onorevole Angelini, io ho seguito per una lunga parte il suo apprezzatissimo intervento,

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

ma quando ella si mette la mano sul cuore per dire: badate che lo sciopero può danneggiare questo o quest'altro settore della nostra industria e della nostra economia, io le domando: quante mani dovremmo metterci sul cuore di fronte allo strazio di migliaia e migliaia di vecchi marittimi — che hanno dato 30-40 anni della loro vita — di fronte agli orfani e alle vedove che devono vivere con 4-5-6 mila lire al mese? Mettiamoci la mano sul cuore per i loro bisogni, per la loro tragedia, per la loro miseria e prendiamo i provvedimenti necessarie. Risolviamo questo problema ed allora si che non si parlerà di sciopero o di agitazioni.

E poi, onorevoli colleghi, abbiamo visto dalla liberazione in poi, agitazioni, scioperi, conflitti di carattere salariale. Voglio anche ammettere che nel 99 e mezzo per cento dei casi la colpa e la incomprendione sia da parte della federazione dei lavoratori del mare, da parte dei marittimi. Guardate quale eresia sto dicendo nel mio campo. Ma una mezza volta gli armatori avranno pure avuto torto? Quando mai abbiamo sentito dal banco del Governo, da un rappresentante del Governo, da uno dei ministri della marina mercantile che gli armatori devono rispondere di fellonia, di arrembaggio sulla miseria dei lavoratori? Mai è accaduto che una *jeep* della « celere » sia andata contro una sede degli armatori per il delitto che compiono contro i lavoratori. Abbiamo visto invece articoli, riviste a rotocalco pronti a denunciare il « capitano Burrasca », il « capitano Tempesta », l'onorevole Giulietti, che vuole lo sciopero a lungo metraggio per il piacere dell'agitazione; ma si sono sempre ben guardati dal parlare della candida e cristianissima anima dei nostri signori armatori, per i quali non vi è più contabile capace di farci sapere quanti miliardi hanno accumulato in questi ultimi due anni. Noi ci varremo del diritto di sciopero e della tutela di questo diritto, se non sarà data soddisfazione ai pensionati, ai vecchi, agli orfani, alle vedove, ai marittimi nel loro complesso, ed avremo la solidarietà di tutti i lavoratori di ogni categoria, perché ormai il problema è giunto a un punto in cui deve essere assolutamente risolto.

E del resto vogliamo avere fiducia nel ministro, nella sua competenza, nella sua saggezza sperando che lo risolverà senza lasciarsi influenzare da interventi che non hanno ragione di essere in questo campo.

Noi ci auguriamo che il rappresentante del Governo stia al di sopra del conflitto: se non prende posizione in favore dei lavora-

tori e dei pensionati del mare non intervenga neppure in favore degli armatori. Lasci la « celere » nelle sue caserme, salvo che non si ricorra ad atti di violenza — che non possono essere consentiti in nessun caso — non interessi il potere giudiziario, e faccia sì che fra padroni e prestatori d'opera si risolva questo problema. Noi siamo certi che tutti i lavoratori del mare, consci della loro grande missione, pervasi da un vero senso di disciplina continueranno a fare il loro lavoro e il loro dovere. Però, il personale che si trova a bordo sente fortemente la solidarietà di coloro che sono disseminati sulle banchine dei porti d'Italia, la solidarietà dei loro vecchi compagni, che consumarono la parte migliore della loro vita nel compimento del loro servizio, e perciò, se il problema non sarà risolto, si avranno delle agitazioni fortissime. Voi prenderete le misure che crederete, ma nel vostro intimo sarete obbligati — se in voi vi è una coscienza veramente cristiana — a riconoscere che vi è stata tutta la pazienza possibile e immaginabile da parte delle organizzazioni operaie, ma che, però, se non si vuole che questi lavoratori muoiano di fame, esse hanno dovuto agire.

Noi siamo avversari dello sciopero per lo sciopero, noi siamo avversari di conflitti nel nostro paese, che sono sempre dannosi per la comunità, ma se non abbiamo altro modo per farci sentire, per difenderci ci è necessario ricorrere a quest'arma. Se il Governo avesse mantenuto la sua neutralità nei riguardi degli armatori e dei prestatori d'opera, la giustizia sarebbe stata facilmente salvaguardata. Invece, siamo stati sempre messi in difficoltà dalla posizione assunta dal Governo, ed allora siamo stati obbligati a difenderci con mezzi — per usare un termine marinaro — di bordo.

Non voglio addentrarmi nel problema della pesca perché ieri gli onorevoli Giulietti, Capalozza e Salerno, e stamane brillantemente l'onorevole Angelini, ne hanno parlato. Quindi non ho molte cose da dire. Ma che dire di questa attività che potrebbe arrecare grandi vantaggi all'economia del paese! Noi importiamo dalla Spagna, dalla Francia, dal Portogallo del pesce in scatola, quando a Livorno, per esempio, la « Genepesca » licenzia continuamente dei marittimi perché non trova degli aiuti, perché il problema del pesce in scatola non è mai stato affrontato in pieno e non si è mai dato a questo settore l'incoraggiamento che esso meriterebbe.

Se non si dà la possibilità, specialmente ai piccoli produttori, di difendersi, il pescato

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

sarà in costante diminuzione, con grave danno per il nostro mercato.

Occorre anche fare delle leggi di protezione dei lavoratori. Ha ragione l'onorevole Giulietti quando dice che su circa 150 mila pescatori quasi i tre quarti non hanno alcuna previdenza. Se questi marittimi si ammalano, se sono colpiti da una delle tante sciagure del mare, non sono protetti da nessuna forma di assistenza. Dare uno statuto e un riconoscimento a carattere sociale ed economico a una importante categoria come questa è dovere e compito del Governo, se non altro perché ciò varrebbe ad incrementare maggiormente l'economia del nostro paese che ne ha tanto bisogno.

Parlerò per ultimo dei porti. È diventata uno *slogan* di tutti gli oratori intervenuti in questo dibattito la frase del ministro secondo cui la marina mercantile sarebbe la « cenerentola » di tutti i bilanci; se questo è vero, come è vero, non può non riconoscersi che i porti italiani sono la cenerentola delle cenerentole. Io so perfettamente che l'attrezzatura dei porti rientra nelle competenze del Ministero dei lavori pubblici; so però anche che indicare le necessità dei porti stessi rientra nei compiti del Ministero della marina mercantile. Evidentemente, infatti, il Ministero dei lavori pubblici, senza l'opportuna collaborazione di quello della marina mercantile, agirebbe senza cognizione di causa e, quindi, il suo intervento non potrebbe essere razionale e adatto ai bisogni. Nel porto di Livorno, ad esempio, esistono soltanto due elevatori con una necessità di scarico di 3.000 tonnellate di carbone al giorno. Chi deve constatare questa insufficienza se non il Ministero della marina mercantile il quale sa perfettamente che, non riuscendo a far fronte alle esigenze con l'attrezzatura esistente, le navi si dirigono verso altri porti, con danno per i lavoratori livornesi? Del resto il porto di Livorno è già stato danneggiato dalla cessione della base agli americani. È vero che in questo sono competenti il ministro della difesa o quello degli esteri, ma l'onorevole Cappa deve rendersi conto che quando in un porto si sbarcano cannoni, dinamite, carri armati ed altre cose del genere, in esso rimane poco posto per la merce normale, in quanto le navi che importano materiale bellico hanno la precedenza e non sempre vi è la possibilità da parte dell'importatore di subire delle soste abbastanza lunghe delle navi nei porti.

A tutte queste angherie cui i lavoratori portuali sono sottoposti va aggiunto, ono-

revole Tambroni, quella costituita dall'articolo 110 che, praticamente, estromettendo i lavoratori portuali dalla loro normale attività, incoraggia l'immissione di manodopera raccogliatrice creando il conflitto fra i lavoratori stessi. Perciò non incoraggiamo la cessione di basi a potenze straniere, potenziamo i nostri porti, attrezziamoli, perché nessuno ce li verrà a costruire. Probabilmente ce li verranno a demolire, come hanno fatto nella recente guerra. È compito del Ministero della marina mercantile insistere in quest'azione.

Ora, in questo stato di cose, noi siamo sempre alla questione del porto di Marghera: ingiustizia ricommessa dall'onorevole Corbellini, allora ministro *ad interim* della marina mercantile. Questa ingiustizia continua e va avanti per il porto di Marghera che l'onorevole Cappa e l'onorevole sottosegretario conoscono bene. E non basta fermarsi al porto di Marghera, ma è di questi giorni la notizia che la situazione del porto di Marghera si tenterebbe di crearla in alcuni altri porti, forse Savona, forse Piombino o in altri porti che hanno attività industriale sul demanio portuale.

Non ci mettete in condizioni, onorevole ministro, di iniziare delle agitazioni, non ci mettete in condizioni di prendere posizione, perché i lavoratori delle compagnie portuali sono dispostissimi a difendere i loro diritti e il loro lavoro, e voi, come Governo, non avete alcuna ragione di intervenire a favore di chi compie sfacciate manovre di speculazione personale. I lavoratori dei porti hanno diritto di lavorare sbarcando e imbarcando qualsiasi merce...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ed anche il dovere...

JACOPONI. Anche il dovere, signor ministro; ma ella può citarmi un solo caso in cui i lavoratori si sono rifiutati di sbarcare carichi in mezzo alle più gravi difficoltà? In porti devastati, in porti rovinati, senza nessun mezzo meccanico, i lavoratori hanno adempiuto egregiamente al loro dovere. Ed anzi io ho sentito con piacere l'elogio fatto dal ministro, in occasione della consegna delle bandiere alla marina mercantile, ai lavoratori portuali per la loro disciplina e per il loro alto senso di dovere. Perciò chi viene a domandare di esercitare particolari diritti sulle zone portuali, deve sapere che troverà 26 mila lavoratori dei porti che, indipendentemente dalla loro fede politica o religiosa, sono uniti per impedire la menomazione di diritti che nessuno può loro togliere.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

E come rivendicazione, noi domandiamo, per la parte che li concerne, che si provveda ad una distribuzione più equa dei traffici nei porti, acciocché alcuni porti non abbiano troppo ed altri non abbiano niente. Io non voglio difendere questo o quel porto, perché sono dell'esecutivo della federazione dei porti e non posso perorare la causa individuale di un porto, ma è grave che alcuni porti abbiano dei vapori alla fonda in attesa di scarico perché quasi congestionati dal numero delle navi, mentre in altri i portuali sostano con le braccia penzoloni, perché le navi non arrivano.

Anche ciò è improduttivo per la nostra economia, ed una più equa distribuzione di tale attività, oltre al resto, farebbe molto piacere a questa categoria, specie nei porti del Sud, dove darebbe a questi lavoratori la possibilità di sfamarsi.

Noi domandiamo al ministro e al sottosegretario, che conoscono molto bene questi problemi, di portarli a soluzione.

Circa la questione della Cassa di assistenza ai lavoratori, nel giugno scorso avemmo una promessa dal ministro, il quale disse che avrebbe fatto tutto il possibile, per quanto lo concerneva. Noi gli vogliamo credere, nella speranza che questo problema possa essere veramente e finalmente risolto.

Infine domandiamo, per i porti, un'altra cosa: una nuova convenzione a favore della Cassa infortuni. Quando un lavoratore portuale subisce un incidente, viene a prendere la misera somma di 400 lire giornaliera. Noi dirigenti delle compagnie portuali spese volte, in deroga alla legge, siamo costretti a far lavorare i portuali infortunati, perché, con il trattamento della Cassa infortuni, morirebbero di fame.

Occorre, quindi, una convenzione nuova, che sia adeguata all'attuale costo della vita, sia aderente ai tempi, e crediamo che questo il ministro della marina mercantile potrà chiederlo agli altri ministeri competenti in materia, affinché venga resa giustizia a questi lavoratori e vengano alleggerite le loro preoccupazioni.

Nel suo complesso non possiamo approvare un bilancio che, nelle sue cifre e nelle sue voci, non contempla e non soddisfa le esigenze del nostro popolo, del nostro paese.

Non facciamo l'opposizione per principio: noi denunciavamo tutta una serie di deficienze, sempre con la speranza che gli organi esecutivi, gli organi competenti del Governo, queste esigenze le realizzino, nell'interesse di

tutto il paese, nell'interesse di tutto il nostro popolo. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

FIorentino. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, dai nostri banchi abbiamo già dovuto rilevare che la politica economica del Governo è spesso inabile, poco serena, e minaccia di divenire addirittura rovinosa per il paese. Quanto sta accadendo con gli scorpori agrari, con la costruzione di case e le altre poco felici riforme, è la conferma di questo poco confortante giudizio.

Non è già mettendosi nella scia demagogica e restando tuttavia arretrati e legati a vecchi concetti di vieta e superata tecnica economica, che possono risolversi i problemi attuali.

La relazione sul bilancio della marina mercantile è una riconferma delle direttrici antieconomiche ed antiliberistiche che si stanno seguendo anche in questa branca vitalissima delle attività nazionali.

Che la relazione sia poco serena — anzi, del tutto mancante di obiettività — è provato dal fatto che, mentre sarebbe vano cercare in tutte le numerose pagine che la compongono, una sola parola non dico di lode e di incoraggiamento, ma di semplice riconoscimento della formidabile opera svolta per la ricostruzione della marina mercantile italiana dagli armatori liberi, ossia da coloro che assumono in proprio il rischio e pagano di tasca propria, la relazione stessa è tutto un osanna alle capacità e alle possibilità della marina parastatale, ossia di quella marina che nell'anno 1949 è costata, secondo la relazione stessa, 8 miliardi e 784 milioni al contribuente italiano e che nel 1950 è costata 9 miliardi e 710 milioni. È questa marina parassitaria che si elogia e che si vorrebbe non solo mantenere sulla base attuale, ma anzi incrementare, affidando ad essa anche la costruzione e la gestione, anche queste sicuramente passive, di navi da carico di altissima velocità.

È un bene che il Parlamento e il paese sappiano che si insiste nel voler definire compagnie di preminente interesse nazionale quelle che rappresentano soltanto un preminente onere nazionale; onere che, se non si riforma l'attuale ordinamento di queste società e le disposizioni fasciste del decreto legge 7 dicembre 1936, n. 2081, è destinato a continuare a gravare sul bilancio dello Stato per cifre non solo gravosissime, al punto da assorbire la gran parte delle risorse del bilancio della marina mercantile, ma imprevedibilmente crescenti. Infatti, se in anni notoriamente floridi per la gestione armatoriale, come quelli

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

che stiamo attraversando, anni nei quali l'armamento privato ha potuto, senza fare debiti di gestione, pagare miliardi di tasse allo Stato ed ha potuto svilupparsi rapidamente, riportando il tonnellaggio della marina mercantile quasi ai valori dell'anteguerra, se in questo periodo, così favorevole, la marina parastatale, il cui pacchetto delle azioni è completamente nelle mani dello Stato, come la stessa relazione ci informa...

GIULIETTI. Non completamente!

FIorentino ...non ha saputo fare di meglio che costare allo Stato 9-10 miliardi, c'è da domandarsi cosa accadrà negli anni meno floridi o addirittura di crisi.

E c'è da chiedersi come tali integrazioni, che erano spiegabili quando l'euforia e l'imperialismo fascista imponevano dei servizi e delle navi di prestigio, possano giustificarsi di fronte al contribuente italiano oggi, quando i servizi e le navi dovrebbero invece essere proporzionati alle esigenze e alle possibilità economiche.

Vorrei, inoltre, chiedere se sia costituzionale continuare a far gravare sul bilancio dello Stato delle cifre enormi e indeterminate, non corrispondenti quindi a nessuna prevedibile entrata.

L'onorevole De Gasperi promise, mi sembra due anni or sono, che il problema del riordino di queste linee e delle sovvenzioni marittime sarebbe stato studiato e discusso dalle Camere; ma da allora tutto si è messo a tacere, nulla si è fatto, mentre oggi apprendo dall'onorevole relatore che questo sistema di sperpero illimitato del pubblico danaro ancora è ritenuto il migliore che si possa desiderare ed è perfettamente giustificato. Anzi, appare che tutto l'indirizzo governativo sia rivolto all'incremento di tali organismi e di tali sistemi.

L'onorevole relatore afferma che l'intervento dello Stato si rende necessario: « 1°) per quei traffici di interesse nazionale — ivi compresi anche quelli di interesse soltanto regionale — che la marina libera nazionale non è adatta o non trova conveniente compiere; 2°) per quei traffici di importazione e d'esportazione di vitale interesse per l'economia nazionale, la cui regolarità è necessario assicurare, anche affrontando cospicui oneri, in qualsiasi evenienza, e specialmente in quei periodi in cui i noli correnti si allontanano eccessivamente dai tassi normali, cioè da quei tassi che non sono eccessivamente remunerativi; 3°) per i traffici che altrimenti verrebbero assunti dalla bandiera estera e

che rivestono un interesse per l'economia nazionale ».

Mi permetto di far osservare all'onorevole relatore che tali ragioni sarebbero valide soltanto nel caso che le sue affermazioni, di incapacità e di carenza della marina libera nazionale, fossero non soltanto una gratuita ed offensiva affermazione, ma un fatto dimostrato. Si è mai chiesto, in questi ultimi anni, alla marina libera nazionale, con le appropriate garanzie, se è disposta ad assumere i servizi che ad un esame attuale, tecnico ed obiettivo risultano realmente di preminente interesse nazionale? Si è mai chiesto alla marina libera se e di quali sovvenzioni ha bisogno per ogni categoria di questi servizi e si è tentato, attraverso una pubblica gara, di ridurre queste sovvenzioni, in regime di concorrenza, allo stretto necessario? Affermo, con conoscenza di causa, che se ciò si facesse, si avrebbero delle grosse sorprese e si realizzerebbero dei fortissimi risparmi per lo Stato.

Si deve ricordare, a tale proposito, che le compagnie nate dall'iniziativa privata ed attualmente parastatali, divennero tali durante un periodo di profonda crisi ed in tempo fascista, e le convenzioni non solo risentono di questo fatto, ma anche di quello — già accennato — della megalomania fascista.

Oggi che l'intero pacchetto delle azioni di queste compagnie, secondo quanto è scritto nella relazione, è ancora nelle mani dello Stato...

GIULIETTI. Non è interamente nelle mani dello Stato.

FIorentino. ...mentre l'I. R. I. venne creato e giustificato per il riordino e la ridistribuzione ai privati delle industrie zoppicanti, io penso — e credo di trovare in questo pensiero concordi tutti i parlamentari vigili dell'interesse dello Stato — che, mentre si deve abrogare la precitata legge anticostituzionale e fascista che assicura alle dette compagnie una irresponsabilità finanziaria, si debba ritornare, per i servizi che non risultasse possibile gestire senza sovvenzione, ad un regime di convenzione attraverso delle gare da bandirsi periodicamente.

DUCCI. Li affideremo all'armatore Lauro!

FIorentino. La marina libera ha mostrato maturità e capacità anche nel famoso settore passeggeri, universalmente riconosciuto oggi e che spesso lo stesso onorevole ministro ha apertamente apprezzato. Essa, quindi, dà il necessario affidamento e solo attraverso la strada da me indicata si può convincere il popolo e dimostrare ad

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

esso che non si sperpera il pubblico denaro.

Agendo diversamente, il Governo assume una ben grave responsabilità di fronte ai contribuenti, ai quali si può chiedere ogni sacrificio, purché il denaro che affluisce alle casse dello Stato vada speso con la maggiore oculatezza e parsimonia per le vere necessità del paese.

Ciò non accade nella gestione delle compagnie parastatali, che, con una amministrazione assai criticabile e con la costruzione di navi di caratteristiche che qualunque competente sa errate e già superate dalla concorrenza estera e persino nazionale, richiedono integrazioni di bilanci sempre più gravose; società gestite con una parsimonia per cui certe inutili e costose crociere propagandistiche sono un piccolo esempio di come si spenda leggermente il pubblico denaro. È così che si arriva ad impostare il bilancio della marina mercantile soprattutto sulle occorrenze di queste sovvenzioni ed integrazioni incondizionate e, naturalmente, resta ben poco o nessun margine per i veri bisogni della marina mercantile.

Con l'onorevole relatore siamo d'accordo che occorre migliorare i servizi del Ministero della marina mercantile, incrementare nei limiti necessari il personale ed adeguare equamente le paghe, e ciò riuscirà tanto più facile e possibile, quanto più diminuirà quel tale paragrafo della relazione nel quale per un accostamento, non so se più umoristico od astuto, sono state fatte apparire in un'unica somma l'irrilevante incremento delle spese di telegrammi e canoni d'acqua e quello sostanziale delle sovvenzioni! Riducendo il formidabile onere passivo dello Stato per mantenere quelle stesse linee che in molti casi invece sono fonti di profitto per gli armatori liberi, si troverebbe certo modo di incrementare le somme da mettersi a disposizione dei cantieri per adeguare il prezzo delle nuove costruzioni in Italia a quelle dell'estero e far lavorare così i cantieri che rappresentano un'altra fonte di gravissime passività per lo Stato.

Si pensi che i grossi cantieri, che, come è dichiarato nella relazione, sono anch'essi quasi tutti nelle mani dello Stato, costano allo stesso circa 500 milioni al mese di passività per insufficienza di lavoro, ed i miliardi derivanti da queste passività vanno naturalmente a sommarsi a quelli della Finmare. Se si aggiunge che il complesso delle navi costruite per l'estero nei cantieri italiani sono costate allo Stato un'altra passività di circa 17 miliardi — che si

potevano in gran parte evitare, se le ferriere, che pur sono in maggioranza parastatali, avessero consegnato in tempo i materiali occorrenti per le costruzioni navali, anziché consegnarli a rilento, perché impegnate in altre speculazioni, bisogna riconoscere che ci si trova di fronte ad una ridda di miliardi di *deficit* e di colpevoli responsabilità veramente raccapriccianti. Chiarisco che il ritardo delle consegne dei materiali ferrosi ai cantieri ritardò la costruzione delle navi e fece incappare i cantieri nei forti aumenti di mano d'opera e differenze di cambio che sopravvennero. (*Interruzione del ministro Cappa*).

Ben venga, dunque, la legge che permetta di dare lavoro ai cantieri, ma per carità si faccia presto e non come per la legge Saragat, per la quale si sono perduti mesi e mesi, dando luogo poi ad un deficiente tampone, costruito anche in modo da favorire al massimo l'armamento parastatale. Si pensi che ogni mese di ritardo costa direttamente mezzo miliardo al pubblico erario, senza tener conto dei danni indiretti.

D'accordo con l'onorevole relatore che la crisi cantieristica sarà più facilmente superata, se il promesso riassetto a ciclo integrale dell'industria siderurgica italiana, al quale è impegnato l'I. R. I., sarà effettuato e darà all'industria cantieristica le materie prime e i semi lavorati a prezzi di concorrenza internazionale; perché, per ora, accade questo, che l'industria del ferro trova più conveniente speculare nell'ambito egoistico del proprio bilancio, vendendo, per esempio, i tondini di ferro da costruzione all'estero, anziché fornire il ferro profilato e le lamiere per l'industria cantieristica nazionale. Considerata la cosa da un punto di vista più generale, e nel quadro del complesso degli interessi statali, è un errore che ha portato ed ancora porterà delle gravissime conseguenze per l'economia del paese.

È, dunque, veramente necessario un serio coordinamento fra la produzione del ferro da parte delle ferriere I. R. I. e l'industria cantieristica I. R. I.

Non mi addentro a criticare particolarmente tutti i capitoli della relazione sul bilancio della marina mercantile, sia per non tediare gli onorevoli colleghi, con dei rilievi troppo tecnici, sia perché sarebbe troppo lungo in questa sede e in questo momento. Quanto ho detto io credo che abbia già potuto dare una idea sufficiente delle mende e, direi, delle irresponsabilità che si devono deplorare nelle organizzazioni economiche parastatali. Reputo necessario che il Governo si decida

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

a studiare seriamente questi problemi cardinali della nostra economia nazionale con una mentalità realistica e costruttiva ed a provvedere non più con dei palliativi (come appare essere anche il nuovo provvedimento per le costruzioni navali), palliativi che hanno sapore di incompetenza, di demagogia e di protezione della rete di interessi che si è costituita intorno alle aziende parastatali, ma con programmi e realizzazioni, ed in questo sono in teoria d'accordo con l'onorevole relatore, programmi « appropriati e lungimiranti » per tutelare in maniera efficace gli interessi del contribuente, per sanare le organizzazioni deficitarie, per incoraggiare le imprese sane e redditizie, col solo scopo del benessere generale, ciò che dovrebbe essere il supremo obiettivo di ogni buona politica democratica.

Mi associo all'onorevole Angelini nel segnalare all'attenzione del Governo e del paese i danni incommensurabili che i fermi delle navi passeggere portano alla marina italiana ed all'economia nazionale. (*Applausi all'estrema destra*).

GIULIETTI. Rispettate le leggi!

FIorentino. Le abbiamo sempre rispettate.

GIULIETTI. Non è vero! Sarebbero risolti tutti i problemi.

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Tozzi Condivi:

« La Camera,

considerate le condizioni nelle quali è venuta a trovarsi l'industria peschereccia a seguito delle restrizioni imposte e dalla Jugoslavia e dalla Tunisia e dal Marocco ed a seguito della libera importazione concessa per il pesce sia fresco, sia congelato, sia secco,

fa voti

perché sia riorganizzato il vasto ed importantissimo settore della pesca,

perché vengano finanziate delle campagne per la ricerca di nuovi fondali,

perché venga riordinata la legislazione regolante la gestione dei mercati del pesce affidandoli ai produttori.

perché venga resa obbligatoria; sui cartelli di vendita al minuto, la indicazione di provenienza del pesce, consentendo che il pesce di provenienza nostrana più pregiato non

venga confuso con pesce conservato proveniente dall'estero,

perché venga autorizzato l'I. M. I. a provvedere — a sue spese — alla assicurazione dei motopescherecci ricostruiti in favore di quegli armatori che li avevano perduti a causa di guerra con finanziamenti dell'I.M.I., onde evitare a questi modesti ed operosi cittadini un onere annuale, il quale assorbe quasi totalmente i loro magri utili,

perché infine venga facilitato il rilascio di libretti di navigazione, abolendo gli ingiusti impedimenti, i quali creano nuovi disoccupati, con la limitazione, sia pure, che detti libretti siano validi soltanto per l'imbarco su motopescherecci,

ed invita il Governo a provvedere in tal senso ».

L'onorevole Tozzi Condivi ha facoltà di svolgerlo.

TOZZI CONDIVI. Brevissimamente vorrei far risuonare l'eco delle richieste che le furono fatte, signor ministro, nella adunanza tenuta a San Benedetto del Tronto da quegli armatori e da quegli ardenti e coraggiosi marinai. In quella occasione ella ha potuto vedere come la marina mercantile non sia costituita solo dai grandi transatlantici, ma anche da questi piccoli scafi pescherecci, che, dotati di tutti i sistemi moderni, vanno a pescare in ogni mare e con qualsiasi tempo.

Ella ha trovato uomini pronti a mettere in gioco le loro modeste risorse finanziarie e la vita stessa, per l'avvenire sempre più grande di questo ramo veramente unico del nostro lavoro e della nostra industria; ha trovato uomini i quali le hanno detto che effettivamente hanno sentito nell'Adriatico il peso del contrasto con la Jugoslavia; ma non ha trovato uomini i quali le abbiano fatto richieste impossibili, uomini seduti ad aspettare l'opera del Governo; ha trovato uomini che le hanno chiesto di fare tutto il possibile, perché il trattato di pesca con la Jugoslavia venga migliorato, uomini pronti a sfidare le insidie di Tito e delle mine, uomini che avevano trovato nuovi fondali pescosi, tra Antivari e Corfù, in una zona mai sfruttata dai nostri pescherecci. Questi uomini le hanno chiesto di armare ogni anno un motopeschereccio, con una spesa di pochi milioni, per cercare nuove zone di pesce (perché le restrizioni non ci sono fatte solamente dalla Jugoslavia, ma da tutte le Nazioni prospicienti alle nostre coste). Accogliendo la richiesta di questi pescatori, in attesa che vengano stipulati i nuovi trattati di pesca, potrà essere

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951.

fornito al mercato quel pesce che è necessario all'alimentazione del popolo italiano.

Un intervento dello Stato, dunque, perché non è possibile che il privato rischi a proprie spese per la ricerca di fondali, opera che richiede perdita di tempo e spese ingenti e rischio di materiale; perché, essendo la pesca esercitata a strascico, le reti, in fondali sconosciuti, vengono spesso lacerate e si perdono così migliaia e milioni di lire.

Che cosa vi hanno chiesto questi navigatori, questi industriali? Di regolare il mercato del pesce. Parlando in generale del bilancio della marina mercantile, altri colleghi si sono preoccupati di questo problema. Io l'ho voluto sintetizzare in poche parole, ma vorrei che venisse compresa la necessità di una sua risoluzione. I mercati del pesce sono gestiti oggi in una maniera che danneggia i piccoli armatori e i pescatori. Che cosa vi hanno chiesto, signor ministro, questi pescatori e piccoli armatori? Che il mercato del pesce venga riorganizzato e gestito in modo associativo dai produttori. E in quella occasione ella, onorevole ministro, ha potuto sentire un'affermazione di grande importanza sociale, poiché tutti, pescatori e armatori, le hanno ripetuto che per produttore intendono non soltanto il capitale, ma il capitale e il lavoro, perché il lavoro della pesca è basato su questo principio fondamentale e sociale della collaborazione, della cooperazione: un principio profondamente familiare e profondamente benefico nel campo sociale!

Le hanno chiesto anche un'altra cosa, signor ministro. Essi si sono visti danneggiati dai nuovi trattati commerciali che hanno liberalizzato l'introduzione, nei nostri mercati, del pesce fresco e secco di altre parti del mondo. Noi riteniamo che questo non sia necessario per l'economia italiana, poiché, le hanno detto, noi siamo pronti a fornire pesce per il consumo fresco e per il consumo conserviero. Ma, se questo è necessario per impedire l'ascesa dei prezzi, le hanno chiesto di concedere quello che avete concesso ad altri prodotti nazionali: una protezione. Cioè, fate sì che, con disposizioni di legge, non venga permesso di mescolare sul mercato il nostro pesce fresco, di origine adriatica e tirrenica, con altri pesci di provenienza estera, ma con apposito cartellino si eviti ogni confusione al riguardo. Ciò favorirà gli interessi degli stessi consumatori, i quali non si troveranno più imbrogliati andando a comprare del pesce, perché avranno la possibilità di distinguere bene fra il nostro pesce fresco

(che, appunto perché tale, ha potere nutri-

tivo superiore) e il pesce di altra provenienza, che è stato sottoposto a frigorifero per 50 ed anche 100 giorni.

I nostri marittimi vi hanno detto, signor ministro, che nei periodi più dolorosi, quando il mare è in burrasca, essi vanno a pesca, perché sanno che in quei determinati periodi il pesce acquista maggior valore. Essi pescano anche in occasione di determinate solennità religiose (vigilia di Natale e Quaresima), perché il pesce ha in quelle epoche un più alto prezzo. Ebbene, accade che basta che un qualsiasi speculatore, che in poltrona attende i bollettini dei prezzi del pesce all'ingrosso, faccia una telefonata, ed ecco giungere tonnellate di pesce da altre nazioni! I nostri pescatori, invece, sono defraudati da questo sistema, perché ella sa che essi sono pagati alla parte. Dunque, oltre che gli armatori, sono danneggiati principalmente i pescatori. Questo piccolo provvedimento legislativo attendono da lei, signor ministro, poiché si tratta di un provvedimento che è reclamato dalla giustizia e dalla equità!

Un'altra cosa le hanno chiesto. Vi sono armatori di motopescherecci che, in base alla legge Saragat, hanno potuto ricostruire l'unico peschereccio che avevano avuto distrutto dalla guerra. Hanno avuto un finanziamento dallo Stato e dall'I. M. I. Ne hanno parlato, sul campo nazionale, tutti gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto. Ma io voglio richiamare la sua attenzione, signor ministro, sul fatto dell'assicurazione. L'I. M. I. per garantire se stesso e il suo credito, grava lo scafo di una ipoteca (ed è giusto); ma poi vuole che lo scafo sia gravato di una assicurazione.

Questa assicurazione comporta un premio annuale di circa mezzo milione. Questo premio annuale di mezzo milione viene a coprire completamente la parte dell'utile che può essere ricavata dall'esercizio della pesca. Questi armatori si trovano quindi nella dolorosa necessità di dover abbandonare i motopescherecci perché non possono andare avanti. Ora, se l'I. M. I., che ha parecchi motopescherecci assicurati e finanziati, facesse un contratto di assicurazione per conto proprio per tutti i motopescherecci, evidentemente il premio di assicurazione, data la maggiore base dell'assicurazione, stessa sarebbe inferiore, unitariamente parlando, alla spesa che il privato deve sostenere. L'I. M. I. potrebbe anticipare questo premio di assicurazione, fatto nel suo assoluto interesse. Diversamente i benefici della legge Saragat per questi danneggiati dalla guerra non sussisterebbero più.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

Un'altra cosa le hanno detto, onorevole ministro: che vi sono figli di pescatori tornati dalla guerra o dalla prigionia i quali non possono imbarcarsi. Ella, onorevole ministro, sa che a San Benedetto del Tronto vi sono dei disoccupati per forza, in quanto i motopescherecci non possono imbarcarli. Essi prima avevano un foglio di navigazione; oggi, invece, si richiede loro un libretto di navigazione.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Si è provveduto.

TOZZI CONDIVI. Benissimo. Allora tutto è a posto, perché quindici giorni fa non era stato ancora provveduto. Il che dimostra che la sua venuta a San Benedetto del Tronto è stata utile e che quindi una possibilità di lavoro è stata fornita a questi marinai.

Posso senz'altro concludere, giacché penso che le altre richieste verranno ugualmente accolte con la stessa urgenza e con la stessa preoccupazione che ha animato il ministro nell'accoglimento di questa richiesta.

I pescatori di San Benedetto del Tronto le hanno mostrato i loro motopescherecci (in un porto che è insidiosissimo). Si è letto sui giornali di mercoledì scorso che quei 90 pescherecci hanno dovuto combattere una lotta per una giornata intera, in porto, per salvare i loro natanti. Ebbene, due motopescherecci sono andati perduti in porto: uno è stato scaraventato sulle scogliere e un altro è stato addirittura sbalzato al di là del molo, sulla spiaggia. Si sono avuti cinque pescatori feriti e oltre 30 milioni di danni. |

Onorevole ministro, non è sua competenza il problema dei porti, ma sono sicuro che ella farà pressioni presso il Ministero dei lavori pubblici perché intervenga affinché quei lavori iniziati vengano compiuti.

I pescatori — ella forse l'ha sentito per la prima volta e con gioia — le hanno detto grazie per ciò che il Governo ha fatto; hanno riconosciuto che non tutto è stato fatto, ma che molto è stato fatto. Hanno detto grazie, e questo grazie ella deve considerare come uno stimolo per sempre più ardentemente lottare perché i pescatori italiani, specialmente quelli di questo primo mercato peschereccio di San Benedetto del Tronto, vedano realizzati i loro voti, i loro desideri.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
CHIOSTERGI.

PRESIDENTE. L'onorevole Mazza ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il ministro della marina mercantile a provvedere rapidamente alla sistema-

zione definitiva degli assegni ai pensionati della previdenza marinara ».

Ha facoltà di svolgerlo.

MAZZA. Signor Presidente, ormai la discussione può dirsi in porto. Un elevato dibattito ha tenuto avvinta l'Assemblea: navigare *non est* più *neesse*: forse è necessario tacere. Ed io sono sicuro — spero — che gli onorevoli colleghi apprezzeranno questa mia pacifica bonaccia dopo il tifone di ieri e il... diluvio di questa mattina. Il mio ordine del giorno si illustra da sé. Se ella, onorevole ministro, non provvederà di urgenza alla sistemazione definitiva delle pensioni marinare, ai primi di gennaio non potrà far fronte neanche ai pagamenti effettuati negli ultimi due anni; e i nostri vecchi pensionati, le vedove e gli orfani che ella ha esaltato a Genova nella manifestazione della consegna della medaglia d'oro alla marina mercantile non potranno attendere un sol giorno, giacché lottano disperatamente, diuturnamente, contro la miseria e la fame.

Termino col dirle, onorevole ministro: il novembre, anche prima del gennaio, è alle porte, e i napoletani attendono fiduciosi che il *Saturnia* e il *Vulcania* passino in armamento al porto di Napoli, come stabilito. Noi confidiamo che la promessa sarà mantenuta perché siamo sicuri che ella, conoscitore profondo di situazioni e di problemi marinari, non potrà non essere comprensivo per quello che è un elementare diritto alla vita di Napoli marinara.

PRESIDENTE. L'onorevole Semeraro Santo ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che la crisi della pesca italiana danneggia economicamente la vita del paese e rende sempre più miserevoli le condizioni dei lavoratori della media e piccola pesca;

tenuta presente l'importanza del potenziamento delle cooperative tra i piccoli produttori della pesca,

invita il Governo

a prendere d'urgenza tutti quei provvedimenti legislativi che si rendono necessari per ovviare alla crisi e a stanziare subito la somma di un miliardo di lire affinché siano concessi, a dette cooperative, facilitazioni di credito e concessioni di sussidi per potenziare la organizzazione mediante il rinnovo del materiale peschereccio ».

Ha facoltà di svolgerlo.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

SEMERARO SANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, coloro che mi hanno preceduto nella discussione di questo striminzito bilancio di previsione del Ministero della marina mercantile si trovano concordi con le critiche mosse. È un bilancio puramente amministrativo e senza nessuna possibilità di respiro, non degno di un grande paese come il nostro, i tre quarti del cui territorio sono bagnati da tre mari. Esso è privo dell'impostazione di una vera e sana politica marinara. Eppure è vero, onorevole ministro, anche oggi: l'avvenire del nostro paese in buona parte è sul mare.

Dopo questi brevi cenni di carattere generale entro nell'argomento specifico del mio intervento: la crisi che attraversa in questo momento la media e piccola pesca a causa dell'incuria del Governo verso decine di migliaia di lavoratori. Chiunque abbia dato uno sguardo al bilancio in esame si accorge con tristezza di questa trascuranza governativa. Lo stesso relatore, nella sua ampia relazione, è costretto a scrivere quanto segue: « Il bilancio che stiamo esaminando prevede per la pesca una sola spesa, quella relativa all'esercizio dei mezzi nautici adibiti alla vigilanza della pesca ».

Non è, questo dell'onorevole Monticelli, signor ministro, un grido di allarme? Ancora una volta i 140 mila lavoratori della pesca sono stati sacrificati. Invece di andare avanti si va indietro. Onorevole ministro, il mio ordine del giorno ha uno scopo: fare qualcosa a favore di questi lavoratori della pesca e delle loro organizzazioni. Per cui è necessario favorire il credito peschereccio provocando lo stanziamento, subito, di 1 miliardo di lire. E non mi si domandi, onorevole ministro, dove deve prendersi questo denaro, con quali articoli si deve fare l'operazione: tanto meno mi si faccia presente il famoso articolo 81 della Costituzione.

Il Governo italiano dice di non avere quattrini per pagare i funzionari che lo servono e poi riesce a trovare i miliardi per l'armamento. Ella, onorevole ministro, è riuscito, in una situazione come questa, a trovare e stanziare nel bilancio striminzito della marina mercantile i miliardi per sovvenzionare le compagnie di navigazione. Ebbene, armato della bontà della causa, punti i piedi e il denaro uscirà.

La piccola e media pesca hanno bisogno di essere aiutate con la concessione di mutui o crediti affinché i pescatori possano rinnovare la loro attrezzatura e le stesse loro barche, che mettono in pericolo la loro vita.

Essi sono incapaci di far ciò con i propri mezzi, nè il Governo può ignorare un sì importante settore della vita italiana, che alimenta, oltre il mercato nazionale, anche quello estero dei migliori prodotti ittici (triglie, orate, spigole, dentici, ecc.): specialmente per essi — medi e piccoli lavoratori della pesca — che possiedono solo le loro robuste braccia e il loro indomito coraggio, il credito è un'araba fenice. È necessario che il credito peschereccio sia veramente un credito per i pescatori, per ottenere il quale unica garanzia necessaria sia la capacità, l'onestà, il lavoro e la rettitudine. Altrimenti il credito peschereccio si ridurrebbe a un puro e semplice credito bancario, destinato solo a coloro che sono in possesso di beni o di proprietà.

Bene hanno fatto i vari oratori che mi hanno preceduto a richiamare l'attenzione del Governo affinché si realizzi questa ardente aspirazione dei pescatori di poter finalmente beneficiare dell'assicurazione contro la malattia, la invalidità e la vecchiaia. Da due anni una Commissione parlamentare, presieduta dal senatore Bastianetto, vi studia su. Onorevole ministro, ella, che è ancora giovane, svegli questo suo collega del Senato in modo che la Commissione, dopo tanti mesi di studio, presenti le sue conclusioni. I pescatori attendono con pazienza, ma ella capirà, onorevole ministro, che non sempre si può attendere.

È tempo che il Governo revochi, inoltre, tutte le concessioni di acque demaniali, siano marittime o catastali, oggi in mano di speculatori, a favore di organizzazioni economiche di pescatori.

Infine si attende la risoluzione del famoso problema della gestione dei mercati ittici da parte dei comuni, i quali ne traggono grandi profitti con grave discapito del lavoratore della pesca.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa estate, nel breve periodo di vacanze, ho visitato parecchi villaggi di pescatori sui versanti jonico e adriatico delle Puglie, ed ovunque ho potuto notare che le condizioni dei lavoratori della pesca, e particolarmente della piccola pesca, sono miserevoli in maniera veramente indescrivibile. Essi vivono in condizioni di arretratezza, in abitazioni simili a *tucul* africani, sovente lontani dai centri abitati e senza alcuna forma di assistenza.

Ho visitato ultimamente un villaggio che maggiormente ha colpito la mia sensibilità di uomo e di parlamentare: questo è Savelletri, nella mia provincia di Brindisi, un

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

villaggio ove vivono cinquecento pescatori. Soltanto tre anni fa vi giunse l'acquedotto e fu costruita una strada carrozzabile, merito di un'amministrazione comunale popolare, ma ancora non vi è la luce elettrica, non vi è un porto di rifugio peschereccio, e ciò malgrado vi siano centocinquanta barchette e cinque motobarche (con possibilità di aumento nel numero); non uno scalo di alaggio, non una farmacia, non un medico, non un telefono (altro che i telefoni in tutti i comuni meridionali!): quei pescatori vivono in una stanza senza alcun confort igienico con tutta la loro famiglia. Ho visitato personalmente una famiglia di dieci persone che vive in una sola stanzetta. A esclusione del periodo estivo, quel villaggio non ha alcun collegamento con il centro abitato, distante circa 7 chilometri, così come non vi è l'ufficio postale e telegrafico.

Questi pescatori sono associati in una cooperativa, che è una delle migliori del Mezzogiorno. Ebbene, questi pescatori per poter provvedere all'acquisto di una parte dell'attrezzatura indispensabile per l'organizzazione di un centro di conferimento, per acquistare cioè un mezzo per il trasporto dei prodotti ittici dai luoghi di produzione a quelli di consumo, si sono imposti enormi sacrifici e privazioni.

Perché potessero completare questa loro modesta ed indispensabile attrezzatura, gli stessi hanno presentato al Ministero della marina mercantile una richiesta di sussidio straordinario di lire 2 milioni e mezzo. Tale richiesta, però, giace da mesi presso gli uffici competenti della direzione generale della pesca, non potendo trovare accoglimento per mancanza di fondi. Richieste di tal genere, onorevole ministro, non solo andrebbero accolte senza ritardi nocivi, ma andrebbero addirittura incoraggiate. Questa cooperativa di Savelletri, come tante altre, si trova in serie difficoltà nell'acquisto di attrezzi di pesca per mancanza di mezzi finanziari, né tanto meno può rinnovare, modernizzandolo, il suo naviglio di piccola pesca costiera.

Alle banche queste cooperative non possono rivolgersi perché non hanno beni o proprietà. Di qui nasce la necessità che il Governo, con lo stanziamento di 1 miliardo, possa andare incontro alle esigenze di queste organizzazioni di lavoratori permettendo crediti o sussidi, prendendo come garanzia quella delle possibilità e capacità lavorative, oltre alla ipoteca di riservato dominio sugli attrezzi acquistati fino all'estinzione del debito contratto nell'acquisto degli stessi.

Onorevole ministro, ella oggi ha a sua disposizione una direzione generale della pesca: si metta all'opera affinché si realizzino tutti quei provvedimenti legislativi che possano soddisfare le giuste aspirazioni dei lavoratori della pesca, che sono oggi considerati i paria della società italiana. I lavoratori della pesca l'attendono per giudicarla.

PRESIDENTE. L'onorevole Liguori ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che la nostra flotta mercantile deve essere ulteriormente incrementata, migliorata, rinnovata e potenziata;

considerato che solo con un ampio ed avveduto programma di costruzioni navali, almeno decennale, sarà possibile sistemare la situazione dei cantieri navali, fornendo loro un carico di lavoro adeguato alla loro potenzialità produttiva;

considerato che l'acquisto all'estero di navi di seconda mano è utile, entro certi limiti, all'incremento della nostra marina mercantile;

considerato che urge tenere conto delle legittime aspirazioni dei pensionati marittimi,

fa voti che il Governo:

1°) affronti e risolva il problema del credito navale;

2°) agevoli l'acquisto all'estero di navi di seconda mano;

3) risolva il problema della previdenza marinara, facendo giustizia ai marittimi, che ricevono pensioni irrisorie ».

Ha facoltà di svolgerlo.

LIGUORI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro: costretto, per l'economia della discussione e per gli accordi tra i gruppi parlamentari, a ripiegare su un ordine del giorno, lo svolgerò molto rapidamente. Per la trattazione del bilancio delle poste e telecomunicazioni si è usato uno stile telegrafico; questo bilancio l'avevamo iniziato con velocità... da nastro azzurro, poi vi è stato il rallentatore onorevole Giulietti: ne è venuta fuori una discussione interessante e davvero importante anche ai fini della formazione di quella coscienza marinara della quale hanno parlato tutti i colleghi, dall'onorevole Salerno agli onorevoli Angelini, Giulietti e Ducci.

Ebbene, della necessità di questa coscienza marinara io avevo parlato in altri interventi, così come avevo parlato della necessità della formazione di un'economia tipica marittima: devo ora salutare veramente

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

con compiacimento il ritorno al Ministero della marina mercantile dell'onorevole Cappa, che, qualche mese prima della sua riassunzione, diceva in una intervista: « Fra l'insufficienza della produzione agricola e la crisi di quella industriale, la terza economia, quella del mare, potrebbe rappresentare un notevolissimo contributo al processo ed al progresso produttivo del paese ».

Nel settembre 1949, parlando sul bilancio allora in discussione, io auspicavo un programma avveduto di costruzioni navali. Mi sia consentito di riportarmi a quell'intervento; chiedevo « un programma di ampio respiro, un programma con uno sviluppo di almeno dieci anni, in modo da consentire agli armatori ed ai cantieri di guardare molto lontano e di mettersi in condizioni, in vista della continuità del lavoro sul quale devono poter fare affidamento, di affrontare le notevoli spese occorrenti al rimodernamento degli impianti, indispensabile per conseguire quella necessaria economia e quella necessaria discesa dei costi che interessa soprattutto lo Stato, il quale si è dovuto ora addossare oneri non indifferenti ».

Ritorno brevemente su questo argomento approfondendo la discussione. A fine marzo il nostro tonnelloaggio aveva raggiunto, come ricorda il relatore, 2.881.000 tonnellate, rispetto alle 3.506.000 tonnellate di stazza lorda del giugno 1940: progresso indubbiamente notevole dopo le ingenti distruzioni causate dalla guerra, che aveva addirittura decimato la nostra flotta; tuttavia ancora insufficiente a quelle che mi sembrano le necessità della nostra marina, se si tiene conto non soltanto delle esigenze dei traffici nazionali, ma anche di quelle dei traffici internazionali. E, poichè il relatore ci ricorda l'esempio della Norvegia, noi dobbiamo metterci su quella scia. A parte il fatto che la configurazione stessa dell'Italia, in gran parte peninsulare ed insulare, la sua posizione al centro del Mediterraneo e tanti altri fattori le impongono uno sviluppo notevole della sua marina.

Pertanto, anche tenuto conto della necessaria radiazione di navi, a mano a mano che questa si imporrà, noi dobbiamo tener presente che avevamo 3 milioni e 506 mila tonnellate di naviglio nel 1940; vi erano poi ordinativi ai cantieri, da parte della Finmare, per 114 mila tonnellate, oltre quelli degli armatori che avevano ordinato per 125 mila tonnellate; di modo che ci troviamo, nei riguardi della situazione dell'anteguerra, con una evidente deficienza di non meno di 700-800 mila tonnellate.

Ma dall'epoca alla quale si riferiscono queste statistiche sono passati 11 anni, i nostri bisogni sono cresciuti, come cresciute sono le nostre necessità, ed occorre provvedere, in un adeguato termine, al miglioramento e all'ampliamento della nostra marina. Io penso che entro questo termine massimo si dovrebbe poter mirare alla meta di almeno 5 milioni di tonnellate. Esistono tutti i presupposti per questo sviluppo, onorevoli colleghi, e d'altra parte bisogna pensare al miglioramento ed al rinnovamento della nostra marina.

Ho sempre parlato della necessità di un naviglio modernissimo, di qualità, e non si dimentichi che nel 1950-51 si sono verificati avvenimenti internazionali di notevole portata. Come gli stessi colleghi dell'estrema sinistra (l'onorevole Ducci compreso) hanno riconosciuto, il nostro naviglio assume un'importanza notevole ai fini della nostra difesa, se dovessimo — *quod Deus avertat* — trovarci nelle condizioni di dover pensare a tale difesa.

Pertanto, entro dieci anni, noi dovremmo poter svolgere un programma davvero notevole, programma che è di grande importanza ai fini del rimodernamento dei cantieri navali, come ha ampiamente trattato l'onorevole Angelini. Conosciamo ormai tutti l'efficienza di questi cantieri, la loro potenzialità per oltre 300 mila tonnellate. Viceversa, con la legge 8 marzo 1949, n. 75, si è potuto provvedere solo alla costruzione di un tonnelloaggio di molto inferiore. Necessita pertanto che i nostri cantieri, con questo programma decennale, siano in condizioni di provvedere al loro rinnovamento. Abbiamo cantieri ricchi di tradizioni, abbiamo maestranze che ci vengono invidiate all'estero. Ebbene, questi cantieri diverrebbero, attuato il programma in corso, pressoché inattivi. È inutile ricordare le cause di questa situazione critica dei nostri cantieri, dovuta soprattutto al loro maggior costo di produzione rispetto a quelli stranieri. I cantieri navali inglesi, tedeschi, scandinavi e di altri paesi sono operati di ordinativi, tanto che ne accettano solo per consegna 1954-55.

Ora, un punto importante è quello della mancanza del credito al nostro armamento. Noi abbiamo da una parte che l'industria siderurgica grava moltissimo sull'attività di questi cantieri: noi abbiamo costi elevatissimi dell'acciaio, dei macchinari, degli ausiliari delle attrezzature prodotte dall'industria italiana; costi che incidono fortemente su quelli di produzione delle navi. D'altro canto la potenzialità di questi cantieri è utilizzata solo in parte e il carico di lavoro è insuf-

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

ficiente, non è aderente alla potenzialità dei cantieri. Pertanto le spese generali, comprese quelle di manodopera, si ripartiscono su un tonnellaggio minore di quello che potrebbe essere costruito. Inoltre, per esigenze di carattere sociale, abbiamo esuberanza e qualche volta anche scarso rendimento del personale. Incidono oneri fiscali, oneri finanziari. Ed infine vi è una certa deficienza di organizzazione tecnica, per varie ragioni: non si ricorre tanto facilmente alla prefabbricazione, alla costruzione in serie e ad altri sistemi che potrebbero essere utili per rendere più economico l'esercizio dei cantieri.

Orbene, se le necessità della nostra flotta consigliano di migliorare e di aumentare il nostro tonnellaggio, se questo corrisponde ai nostri interessi, l'interesse dell'armamento coincide con quello dell'industria cantieristica. L'esecuzione di un programma decennale, di ampio respiro, darebbe modo ai cantieri di superare l'attuale situazione critica. Essi potrebbero rinnovare adeguatamente la nostra flotta. Ora, può l'armamento nostro provvedere a questo rinnovamento con i propri mezzi? Viene qui la questione del credito navale, anche essa tanto ampiamente trattata dal presidente della Commissione trasporti, onorevole Angelini.

Il credito navale è indispensabile. Il Governo deve provvedere con la maggiore rapidità a risolvere questo problema. Forse a pochi è nota la effettiva posizione dell'armamento, che ha debiti notevoli per l'acquisto delle famose *liberty* e di altri navi. Mi pare che l'ipoteca fosse, originariamente, dei tre quarti del valore della nave, e credo che adesso sia ridotta ai due terzi, attraverso i pagamenti avvenuti.

Questa ripresa dell'armamento, avvenuta sulla base di un credito quasi totale, deve essere agevolata. Pertanto, il problema del credito navale si impone; la sua soluzione è indispensabile. Bisogna tener presente che solo col credito navale noi potremo portare la nostra marina al livello che deve raggiungere; solo con un credito navale adeguato noi potremo mettere l'industria cantieristica in condizione di risolvere la crisi e di riprendersi. D'altra parte, tutto quello che verrebbe impiegato in questo modo rientrerebbe, in gran parte, nelle casse dello Stato e degli istituti che fornissero il credito, e la marina mercantile raggiungerebbe la situazione da tutti auspicata.

Quando la marina mercantile avrà raggiunto lo sviluppo sperato, si sarà data davvero, e forse per la prima volta, una solida

base alla nostra industria, alla nostra economia, alla nostra bilancia dei pagamenti. Inoltre saremo riusciti a dare un forte colpo alla disoccupazione, che costituisce oggi uno dei problemi nazionali più angosciosi.

La costruzione e la gestione di una nave sono fonte di lavoro e di benessere per tante categorie!

Vengo ora al secondo punto del mio ordine del giorno, relativo all'acquisto di navi di seconda mano all'estero; argomento di cui mi sono occupato già in altre occasioni. Non mi sembra che questa richiesta si possa considerare contraddittoria con quella del rimodernamento del nostro naviglio. Non dobbiamo dimenticare che molti armatori non si trovano in condizioni di fare costruire navi ed allora è opportuno rendere loro più agevole — attualmente è consentito — l'acquisto delle navi all'estero. D'altra parte, non dimentichiamo che molti rottami vengono ricavati da queste navi, con grande vantaggio anche della nostra industria siderurgica. Per l'operazione di acquisto adesso è richiesto un parere del Ministero della marina mercantile ed è necessaria l'autorizzazione valutaria. Credo che il parere si potrebbe sopprimere, in quanto nessun miglior giudice della bontà dell'acquisto vi è dell'armatore, il quale rischia in proprio. D'altronde, è necessario semplificare la procedura per il rilascio dell'autorizzazione valutaria.

Consentitemi di ricordare i recenti progressi della nostra marina, dalla costruzione dell'*Algisa* all'entrata in linea di navi della Finmare (*Australia*) (o di prossima entrata in linea) (*Neptunia, Oceania*), al varo del *Victoria* dell'*Africa*. Salutiamo il *Giulio Cesare* (in viaggio inaugurale), l'*Andrea Doria*, le navi della Tirrenia e dell'Adriatica.

L'armatore Achille Lauro ha messo in linea le veloci turbonavi *Roma* e *Sidney*, trasformate con criteri tecnici veramente innovatori dagli ingegneri e dalle maestranze napoletane, sulle quali molto può contare il nostro armamento.

Credo che stia per essere presentato il disegno di legge relativo alla Finmare; non è questa la sede, quindi, per occuparmene ampiamente. Desidero, tuttavia, fare rilevare che è necessario rivedere la struttura della Finmare, determinarne esattamente le attribuzioni, contenerne gli oneri a carico dello Stato e prevenire la concorrenza fra marina di Stato e marina privata. La Finmare ha una sua notevole funzione e merita la maggiore attenzione da parte del Parlamento.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

È stato presentato al Senato il disegno di legge relativo alle sovvenzionate minori, che prevede la sovvenzione al posto delle integrazioni di bilancio, nonché la prelazione di un unico appaltatore eventuale. Mi sembra che questo provvedimento non sia opportuno e vantaggioso, perché favorirebbe l'eccessiva concentrazione di servizi che hanno caratteristiche differenti e ci metterebbe in condizioni di escludere probabilmente concorrenti che chiedessero sovvenzioni più basse a favore di un appaltatore unico.

Della previdenza marinara hanno ampiamente parlato i colleghi che sono già intervenuti in questa discussione. Tuttavia è un argomento che non può essere trascurato, sia pure in sede di svolgimento [di ordini del giorno]. È necessario risolvere questo gravissimo e tormentoso problema; è necessario assolutamente porre fine a questa dolorosa situazione dei nostri marittimi. Noi dobbiamo rilevare che i nostri marittimi erano all'avanguardia con gli istituti di previdenza delle nostre gloriose repubbliche marinare. La legge 28 luglio 1861, n. 360, divise fra cinque Casse invalidi la previdenza: Genova, Livorno, Ancona, Napoli, Palermo. La legge 22 giugno 1913 unificò infine le Casse invalidi. Alcuni colleghi hanno ricordato anche le leggi del 1919 e del 1921. Mentre i nostri marittimi, in questo settore, nei tempi antichi erano in prima linea, oggi sono passati in ultima linea. Mi diceva il comandante di un nostro grande transatlantico: « Io, quando vado a riscuotere la mia pensione, percepisco meno della mia domestica ». Onorevole ministro, ella, che ha tanto a cuore la marina, sono sicuro che affronterà decisamente questo problema e raccoglierà il grido di dolore dei marittimi, i quali conducono una vita del tutto diversa dagli altri lavoratori: essi vivono lontani dagli affetti familiari, fra innumerevoli rischi, soprattutto in questi ultimi decenni a causa dei due conflitti mondiali.

Desidero fare un'osservazione per quanto riguarda l'avvicendamento degli ufficiali. Credo che si potrebbe sopprimere una buona volta l'avvicendamento degli ufficiali, dei quali vi è deficienza, tanto che spesso non si riesce a completare il numero degli ufficiali previsti dalle tabelle. A proposito di tale deficienza desidero sottolineare — e questa osservazione riguarda non solo il Ministero della marina mercantile ma anche e soprattutto il Ministero della pubblica istruzione — la necessità di riaprire quegli istituti nautici che in periodo fascista furono chiusi total-

mente o parzialmente, con visione inesatta delle nostre necessità e possibilità. Purtroppo, furono chiusi proprio gli istituti esistenti in città che maggiormente davano affidamento per tradizione marinara e per gli uomini di altissimo valore che avevano dato alla marina mercantile. Cito, ad esempio, l'Istituto nautico di Procida, che serviva agli abitanti dell'isola d'Ischia, di Procida, di Monte di Procida e paesi vicini, zona che costituisce un vero vivaio di marinai di altissima classe. Faccio voti che il Governo voglia affrettare l'immediata riapertura di tutti questi istituti. Mentre ci affanniamo, talvolta a prezzo di gravi sacrifici, a creare nuovi e, purtroppo, spesso problematici sbocchi all'occupazione, sarebbe assurdo trascurare questa via, che apre una possibilità di lavoro certa a numerosi ufficiali dei quali la nostra marina mercantile ha urgente bisogno e dei quali avrà anche maggior bisogno in avvenire.

I problemi della marina mercantile meritano la maggiore attenzione del Parlamento, del Governo, della stampa e dell'opinione pubblica. L'economia tipica marittima deve diventare sempre più uno dei pilastri dell'economia nazionale. Siamo in un momento decisivo dei traffici marittimi e dobbiamo operare tempestivamente, con avvedutezza e sagacia, per affermare sempre più l'Italia sul mare. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Maxia e Mazza hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

riconosciuta l'importanza economica e sociale del problema della pesca,

esprime il voto:

1°) che il Governo, in considerazione della grande importanza sociale e politica della pesca costiera artigiana e della sua deficiente attrezzatura, svolga per questa una concreta azione di assistenza, perché essa possa giovare di una sua migliore organizzazione tecnica ed economica per resistere alla concorrenza;

2°) che il Governo studi ed attui i concreti provvedimenti intesi a promuovere lo sviluppo della pesca italiana mediterranea ed oceanica, che è la sola che può affrancare la nostra bilancia commerciale dalla notevole importazione dei prodotti ittici freschi e conservati, specialmente del merluzzo, assicurando lavoro ai pescatori e ai cantieri, e che può seriamente concorrere all'alimentazione del paese con un prodotto popolare ed economico per i consumatori ».

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

L'onorevole Maxia ha facoltà di svolgerlo.

MAXIA. L'ordine del giorno da me presentato non è che la sintesi degli ordini del giorno che furono approvati nel convegno nazionale della pesca tenutosi in Ancona il 15 luglio scorso. L'ordine del giorno credo che sia chiaro ed evidente, e non vi è perciò bisogno di illustrazione da parte mia, soprattutto per la considerazione che i colleghi che mi hanno preceduto hanno ampiamente parlato dei problemi della pesca e posto in risalto la necessità fondamentale che questo settore sia potenziato.

Non debbo, poi, aggiungere altro alla relazione acuta ed intelligente dell'onorevole Monticelli per quanto riguarda il settore particolarissimo della pesca oceanica. Penso, quindi, che l'onorevole ministro, il quale conosce a fondo i problemi della marina mercantile e della pesca (perché è uomo veramente di mare), terrà presenti queste nostre raccomandazioni. Confido, inoltre, in quella che sarà la sua opera attiva a questo riguardo, tanto più che è stata ormai costituita la direzione generale della pesca. Ciò è per noi non soltanto la riprova di quanto vive siano le premure del Governo verso questo settore, ma anche la conferma che effettivamente il Ministero della marina mercantile riuscirà a realizzare concreti risultati in questo campo, tanto importante non solo dal punto di vista della produzione ma soprattutto dal punto di vista sociale, anche per evitare ulteriori emorragie di valute pregiate; e riuscirà a realizzare i voti e le aspirazioni di tutto il Parlamento italiano.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Mieville e Roberti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

fa voti affinché i termini della legge 8 marzo 1949, n. 75, e di quella successiva di integrazione, siano applicati con sollecitudine al fine di aiutare i cantieri navali meridionali in gravissima crisi ».

ROBERTI. Chiedo di svolgerlo io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTI. Onorevoli colleghi, il nostro ordine del giorno ha già formato oggetto di numerose interrogazioni, che noi abbiamo rivolto al Governo, alle quali si è risposto talvolta con affermazioni che noi abbiamo apprezzato ma che ci auguriamo l'onorevole ministro possa confermare.

Ella conosce bene, onorevole Cappa, la situazione dei cantieri navali meridionali, e quale sia l'ansia di lavoro di quelle maestranze, le quali, quando lavorano, quando compiono gli atti necessari a porre in essere il lavoro più creativo che si possa immaginare (quale è quello navale), hanno la preoccupazione che questa loro attività affretti il giorno in cui saranno costretti ad incrociare le braccia per mancanza di lavoro. Noi attendiamo, quindi, da lei, onorevole ministro, una autorevole assicurazione anche circa la normalizzazione della situazione dei cantieri navali di Napoli.

PRESIDENTE. L'onorevole Notarianni ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

convinta che Napoli e Genova hanno entrambe diritto ad equa assegnazione di armamento e dei servizi sovvenzionati,

fa voti

che il Governo trovi modo di non far sorgere dispiacenze agendo sempre con giustizia illuminata;

convinta ancora che la vita dei pescatori (specie della piccola pesca) è la più misera, incerta ed esposta a tutti i pericoli, e che occorre provvedere all'approvazione di una legge che assicuri la vecchiaia, la invalidità e le infermità della loro famiglia,

fa voti

che la legge, già approntata di intesa col ministro del lavoro, sia presto discussa ed approvata;

convinta, in ultimo, che si debba provvedere a stanziamenti congrui per risolvere problemi che riguardano naviglio ed attrezzi pescherecci, campagne esplorative, istruzione professionale, contributo case dei pescatori, naviglio guardapesca ed esigenze varie,

invita il Governo — con lo studio completo di tutte le necessità che il progresso, la civiltà, la umana giustizia richiedono ed impongono per i pescatori — allo stanziamento dei fondi necessari per risolverli ».

Ha facoltà di svolgerlo.

NOTARIANNI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, gli intervenuti che si sono avuti fino ad oggi sulla marina mercantile hanno avuto, tutti, un tono elevato e nobilissimo, e hanno fatto sì che la discussione fosse improntata ad una atmosfera di serenità e comprensione.

Mi limiterò a rivolgere delle raccomandazioni all'onorevole ministro, che è un geno-

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

vese, un genovese che ama Napoli e ché ha mostrato in altre occasioni di sentire il problema del porto di Napoli. Io voglio dire all'onorevole ministro che Genova deve essere come una sorella per Napoli. Certi problemi che travagliano Napoli, il porto di Napoli, l'armamento e il servizio di sovvenzioni marittime, devono essere veduti e sentiti con spirito sereno, soprattutto pensando che Napoli dal 1860 ha dato all'unità d'Italia il suo prestigio e il suo benessere di capitale del regno delle due Sicilie. L'Italia oggi deve guardare e pensare al Mezzogiorno. Sono 70 anni che Rubattino e Florio crearono quella magnifica Società generale di navigazione « Italia » che malamente fu stroncata.

Noi dobbiamo tener presente che l'Africa diventerà sempre più interessante per tutto il mondo, e che l'Africa è vicina a Napoli; Napoli deve, quindi, avere delle linee già pronte per Bengasi e per Tripoli (sembra che a Tripoli adesso si creerà un *casino*, e il movimento turistico sarà importante con Napoli). Il ministro certamente sentirà questa necessità, guarderà questo problema (non mi dilungo su tanti altri problemi che sono stati svolti brillantemente e con profondità di argomenti in questa magnifica discussione).

Voglio ricordare poi al ministro il problema dei pescatori, soprattutto dei miserabili pescatori delle nostre isole. Vi è in discussione la legge sulla previdenza per i piccoli pescatori (gli umili, gli ultimi), i quali non hanno alcuna tutela per la vecchiaia, per la invalidità, per la infermità delle loro famiglie. Ebbene, questi pescatori attendono la legge, che è stata già formulata dal Ministero del lavoro ma viene combattuta da una circolare presentata dall'Associazione nazionale dei produttori della pesca (certamente ben nota anche al ministro). Detta circolare vorrebbe fermare questa forma di previdenza sociale veramente umana per i pescatori più umili: gente che soffre, gente che non conosce la civiltà moderna, né ha conoscenza di quello che è il progresso; poveri pescatori che soffrono ogni ora, ogni momento, che sono esposti a pericoli, che conoscono solo le tempeste, il freddo, le sofferenze, le malattie non curate. Ebbene, è stato un gesto molto antipatico, quello dell'Associazione nazionale dei produttori della pesca, di cercar di fermare questa legge, che deve invece subito perfezionarsi ed essere approvata. È un piccolo sacrificio da parte dei produttori, di coloro che si arricchiscono: 1 lira per ogni chilogrammo di conserva di

pesce, 1 lira per ogni chilogrammo di pesce che viene da fuori, 250 lire per ogni quintale sulla pesca oltre gli stretti.

Invito l'onorevole ministro a fermare soprattutto la sua attenzione su questa legge, che è una necessità sociale, perché le condizioni dei pescatori sono vergognose: essi vivono in caverne, in piccoli posti umidi, non conoscono la vita moderna, come dicevo; sono laceri, bisognosi di tutto, non hanno a chi rivolgersi e non sono tutelati da nessuno! Il ministro certamente provvederà a che la legge cammini, d'accordo col ministro del lavoro onorevole Rubinacci, che già l'ha approntata.

Non mi dilungherò oltre. Voglio solo dire all'onorevole ministro che, come il relatore ha detto nella sua chiara relazione, per la tutela della pesca è necessario che le 30 capitanerie di porto del nostro paese siano provviste di mezzi rapidi e opportuni, assolutamente necessari per esercitare la vigilanza sulla pesca di frodo, che è veramente un flagello per l'Italia nostra.

Ma che cosa c'è per la pesca, nel nostro bilancio? 10 milioni: soltanto 10 milioni per questi mezzi di trasporto! È veramente ridicolo! Ne occorrono 150 e forse 200 di milioni per trenta mezzi rapidi! Ma per la pesca non occorrono solamente i 150 o 200 milioni che sono certamente necessari per acquistare questi mezzi rapidi, atti alla vigilanza sulla pesca; tutta la pesca ha bisogno di aiuti, di mezzi, di fondi! Vi sono problemi da considerare veramente! La pesca va tutta inquadrata, va tutta studiata: vi dev'essere una inquadratura giuridica della pesca, e commissioni, e studiosi che ogni giorno esaminino i problemi della pesca e la vita e le condizioni del pescatore italiano, onde poterlo veramente portare a un livello di civiltà, di decoro, di dignità umana! A questo mi pare che il ministro debba provvedere energicamente e urgentemente.

Vi è a Procida (uno dei tanti luoghi, purtroppo, ove spettacoli simili si possono vedere) una marinella dove i poveri pescatori sono intanati in posti senza luce, senza nulla! Non vi sono servizi igienici, non vi è nulla: nulla! Un vera vergogna per il nostro paese! Il ministro guarderà, provvederà: ne sono sicuro. Un uomo della levatura e della preparazione dell'attuale ministro sentirà che questo è un problema che merita effettivamente uno studio approfondito. Sono 100 mila i poveri pescatori d'Italia che non sono assistiti, che non hanno alcuna tutela. Appena 10 o 15 mila sono quelli imbarcati (il collega Giulietti

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

diceva 18 mila), che hanno quindi la loro assicurazione. Ma il resto proprio nulla!

A Torre Annunziata, allorché anni or sono si verificò quel grosso scoppio di vagoni che produsse danni immensi a detta città, ebbene, furono i pescatori principalmente a essere danneggiati! Ne morirono alcuni, tutte le loro case andarono per aria, le loro imbarcazioni furono distrutte; e a questi poveri pescatori (andò allora anche l'onorevole De Gasperi a Torre Annunziata) furono promesse le case. Si provvederà, si metteranno su le case: si è detto. Invece non hanno avuto niente. Non hanno visto le case, o meglio le hanno viste, sì, ma erano le case che sono state costruite per i metallurgici di Torre Annunziata. I poveri pescatori non sono organizzati, non conoscono lo sciopero, non sanno fare la voce grossa: sono gente dolce, tranquilla, buona. I pescatori non hanno avuto le case promesse; e le case si debbono fare per i pescatori di Torre Annunziata!

Il ministro mi farà la cortesia di annotare questa mia preghiera, da passare anche all'onorevole Presidente del Consiglio e da passare altresì al ministro Aldisio, perché si trovi una soluzione. E non dico altro. Spero solo che il ministro aderirà a quanto io modestamente ho detto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lettieri ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a predisporre un piano organico per incrementare la pesca e la sua industrializzazione ».

Ha facoltà di svolgerlo.

**LETTIERI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, l'Italia, circondata per la sua gran parte dal mare, deve trovare nel mare la vera via per la sua vita e per il suo benessere.

Le antiche repubbliche di Venezia, Genova e Pisa attraverso il mare fecero conoscere la loro forza, la loro civiltà, i loro pregiati prodotti.

Paesi molto meno importanti dell'Italia, quali la Svezia, la Norvegia, l'Argentina, posseggono un naviglio moderno, un naviglio veloce, un naviglio che salpa continuamente tutti i paesi del mondo e porta in essi i prodotti delle loro terre, del loro mare, delle loro industrie. L'Italia, nazione importante di 46 milioni di abitanti, protesa fra le braccia di due grandi mari, ha invece un naviglio assolutamente insufficiente ai suoi bisogni.

I colleghi che mi hanno preceduto hanno già esposto la necessità di costruire navi e hanno detto quali potrebbero essere le sorgenti

per i finanziamenti. Io dirò solo, onorevole ministro, che prima di pensare alle navi occorre pensare ai naviganti, occorre pensare ai pescatori. È necessario creare scuole specializzate, scuole marinare; ma scuole severe, onorevole ministro. Noi abbiamo una gioventù esuberante, una gioventù che cerca di occuparsi. Faccia di tutto perché questa gioventù che ha passione per il mare si avvii alle scuole professionali marinare, che dovrebbero avere il compito preciso di far conoscere lo stato fisico del mare e i posti dove sono i maggiori giacimenti del pesce. È gente giovane, gente ardita, gente che può realmente espletare il suo ufficio con amor di patria e con profitto notevole.

Il pesce, alimento di primissima qualità, ricco di sostanze nutritive fondamentali, dopo la carne, il pollame e le uova è la più ricca sorgente di proteine animali. Però il pesce costa caro e non può costituire il nutrimento del popolo, almeno riguardo alle qualità più pregiate. I pesci magri (spigole, dentici, sogliole, triglie) sono un alimento di facile digeribilità, adatto per bambini, per vecchi, per malati intestinali e per sofferenti di lesioni ulcerose dello stomaco e del duodeno. Ma il numero ridotto di pescatori, la imperfetta organizzazione della pesca, l'assenza di porti-rifugio non ci permettono di sfruttare l'immenso tesoro che il mare racchiude nel suo seno.

Occorre, onorevole ministro, scandagliare i mari più profondi, creare personale tecnico, resistente alla vita del mare, ed affidare ad esso pescherecci moderni, veloci, provvisti di camere di refrigerazione, di ampi locali per il temporaneo deposito del pescato e, possibilmente, forniti di quanto occorre per la definitiva conservazione del pesce.

Noi italiani dobbiamo ridurre l'alimentazione carnea ed incrementare il consumo del pesce con l'uso del pesce a tutti noto, ovvero con l'esperimento dei pesci cartilaginei (delfini, oloturie, attinie) finora poco considerati. Accanto ed insieme con il pesce, il latte e le proteine vegetali, specie quelle dell'avena e del granoturco, possono, alla perfezione, completare i nostri bisogni alimentari.

Ma la pesca, oltre a costituire la fonte di una alimentazione nutriente, di facile digeribilità e di gusto gradito, specie se il prodotto è consumato appena uscito dalle acque del mare, è anche un mezzo sicuro per occupare un numero colossale di naviganti e di pescatori. E, se lo Stato potrà e saprà ricercare negli oceani zone sicuramente ricche

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

di pesce e far vendere questo a prezzi bassi, avrà risolto il più penoso ed assillante problema a un tempo dell'economia nazionale e della salute del lavoratore.

Occorre inoltre creare in Italia, e largamente, la industrializzazione del pesce conservato. È arrivato il momento e la imperiosa necessità di cominciare ad emanciparci dall'estero e creare industrie per la conservazione del pesce in molte province, possibilmente nelle cittadine costiere a mare pescoso. La quantità enorme di sardine, di alici, di tonno che si pesca in alcuni mesi dell'anno e che è oltremodo esuberante all'uso immediato, può essere destinata alla conservazione e poi venduta a basso prezzo.

È fatica lunga, è sforzo gigantesco poter innalzare la nostra marina mercantile al posto meritato; ma un programma vasto, completo, lungimirante, può e deve essere impostato oggi per essere poi, anno per anno, metodicamente svolto.

A questo scopo si incoraggino le iniziative private, si costituiscano cooperative e consorzi pescherecci. Si esentino dalle tasse le incipienti industrie della pesca e della sua conservazione, se ne agevoli lo sviluppo e solo per imprese ben avviate e redditizie si faccia intervenire il fisco.

Raccomando vivamente, onorevole ministro, la depressa e misera classe dei pescatori, spesso vittima di ingordi speculatori. Crei per essi case di riposo, istituti di ricovero per i loro orfani, provvidenze sicure e sufficienti ad assicurare loro una vecchiaia tranquilla e lontana dal bisogno. Così facendo compirà un'opera doverosa ed umana (*Applausi al centro e a destra*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Caccuri ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

rilevato il crescente sviluppo del porto di Bari (malgrado abbia perduto le sue normali correnti di traffico verso l'Albania, la Jugoslavia e l'Epiro) e la sua rispondenza alle necessità economiche dell'ampio retroterra:

constatata la necessità di ripristinare al più presto le attrezzature distrutte dagli eventi bellici;

ritenuto che detto porto può rimanere menomato dall'attuale necessità di rendere più celeri le operazioni commerciali;

rilevata altresì la necessità di risolle-  
vare le condizioni dell'industria peschereccia e dei cantieri, specie dell'Italia meridionale,

fa voti

perché nell'interesse superiore della nazione:

1°) sia data la precedenza al completamento delle opere portuali di Bari;

2°) sia al più presto completata la sua attrezzatura meccanica, aumentando il numero delle gru nella misura strettamente indispensabile per assicurare almeno la discarica di una nave tipo *liberty* per ogni banchina e siano sistemati efficienti elevatori-scaricatori di carbone;

3°) sia sollecitata la costruzione di un silos granario di immediato deposito, per poter effettuare agevolmente il successivo smistamento del grano, evitando l'attuale ingorgo di mezzi e conseguente lentezza di operazioni accessorie;

4°) sia sollecitata la costruzione di magazzini portuali per il deposito delle merci in sostituzione dei capannoni e del deposito franco distrutto per gli eventi bellici;

5°) sia sollecitata per le navi petroliere (il cui traffico raggiunge il milione e mezzo di tonnellate annue, in quel porto) la costruzione di un'efficiente darsena;

6°) siano integrate le comunicazioni attualmente insufficienti con l'Egitto, con una seconda motonave tipo *Esperia*;

7°) siano emanate congrue provvidenze a favore del settore della pesca e dei cantieri meridionali, con particolare riguardo a quelli della provincia di Bari e specialmente di Molfetta, attualmente in grave crisi;

8°) sia favorito il rilascio dei libretti di navigazione e siano sollecitati i provvedimenti a favore dei pensionati della previdenza marinara ».

Poiché l'onorevole Caccuri non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo.

L'onorevole Troisi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

fa voti:

1°) che siano integrate le comunicazioni, attualmente insufficienti, fra l'Italia e l'Egitto con una seconda motonave tipo *Esperia*;

2°) che sia concessa a Bari la toccata di tutte le linee, esistenti o da istituire, in partenza dall'Adriatico, sia nei viaggi di andata che di ritorno, ripristinando così le linee in vigore sino al 1939; e ciò in considerazione che Bari è una città di quasi 300 mila abitanti, offre ogni comodità di sosta e di soggiorno ai passeggeri in transito, costituisce il principale centro economico su cui gravita tutta la parte orientale dell'Italia centro-meridionale ed ha

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

un traffico commerciale marittimo superiore stabilmente al milione e mezzo di tonnellate annue;

3°) che sia confermata la gestione dei mezzi meccanici del porto di Bari al consorzio che, costituito nel 1947 sotto gli auspici della camera di commercio, ha dato prova di disinteresse e di curare lo sviluppo del porto, sopportando pure sacrifici finanziari e confermando, in tal modo, che anche nel campo della gestione delle attrezzature portuali l'iniziativa privata, retta da sani principi tecnici ed amministrativi, meriti appoggio e sia da preferirsi alla gestione statale, più onerosa nei confronti di tutte le categorie di utenti del porto ».

Ha facoltà di svolgerlo.

TROISI. Il mio ordine del giorno è abbastanza circostanziato e non ha bisogno di molte parole per la sua illustrazione. Esso intende sottoporre all'attenzione del ministro tre problemi: 1°) il collegamento marittimo con l'Egitto; 2°) la concessione al porto di Bari della toccata di tutte le linee in partenza dall'Adriatico; 3°) la conferma della gestione dei mezzi meccanici del porto di Bari al consorzio che fu costituito all'uopo fin dal 1947 sotto gli auspici della camera di commercio.

Confido che questi voti saranno favorevolmente accolti dal Governo.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

MONTICELLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, tutti gli oratori intervenuti in questa feconda discussione hanno insistito su una nota comune: ricordarsi della marina mercantile, dei suoi problemi, delle sue speranze e dei suoi compiti particolarmente importanti in un paese, come il nostro, proteso per tre quarti nel mare e legato quindi alle fortune del mare stesso. Senonché, per essere un paese marinaro, non basta essere proteso nel mare, come lo è l'Italia con i suoi ottomila chilometri di costa, ma occorre anche che la stampa, l'opinione pubblica, il Parlamento, il Governo, si ricordino della prosperità delle nostre gloriose repubbliche marinare e considerino, nel loro immenso valore, i problemi del mare, dei commerci e dei traffici marittimi, degli armatori e delle maestranze cantieristiche e portuali, dei marinai e dei pescatori (molte volte analfabeti), delle nostre spiagge e dei nostri mari ingrati, delle donne in gramaglie per i nostri marinai (che in pace e in guerra hanno pagato con la vita il loro

sforzo, il loro coraggio, la loro devozione e il loro rischio).

Al nuovo ministro della marina mercantile, chiamato ad affrontare tanti gravi problemi, non possono non andare tutti i nostri auguri. Il paese attende da lui una saggia e oculata politica marinara, in questo delicatissimo e importantissimo settore della nostra vita economica.

Politica marinara: la abbiamo sentita invocare da tutti i settori della Camera. Una unanimità veramente confortante si è raggiunta quando, pur partendo da diverse ideologie, abbiamo tutti concordato sulla necessità assoluta e inderogabile di attuare una sana e completa politica marinara. I problemi del mare e dei marittimi possono essere così riassunti: potenziare qualitativamente e quantitativamente il nostro naviglio e dare nuovi sbocchi alla sovrabbondante capacità di lavoro del nostro popolo.

Non seguirò cronologicamente i vari interventi per rispondere a ciascuno di essi; preferisco affrontare il problema della marina mercantile nel suo complesso e, man mano che ne andrò esaminando i vari aspetti, rispondere alle varie obiezioni. Preferisco, cioè, inquadrare quanto è stato autorevolmente detto dagli onorevoli colleghi in una sintesi del lavoro veramente ammirevole che è stato compiuto in questa discussione sul bilancio della marina mercantile, forse per la prima volta da quando questo settore della vita economica italiana è stato eretto in ministero autonomo. E questo non soltanto per suggerire e stimolare il ministro a fare di più di quanto non sia stato fatto in precedenza, ma soprattutto per far comprendere al ministro che la Commissione trasporti lo seguirà, nella disamina dei problemi che oggi abbiamo dibattuto, con uno zelo, con una comprensione e con una solidarietà che il ministro è pregato vivamente di interpretare come atto di assidua collaborazione.

E non sembrerà quindi strano, onorevoli colleghi, che in primo piano di una saggia politica marinara io ponga quello che è stato qui ripetutamente affermato: la necessità di un programma di nuove costruzioni navali secondo un piano organico, invece dei programmi saltuari, cosiddetti tamponi, che sono stati finora seguiti allo scopo di raggiungere una riqualificazione della nostra marina mercantile.

Per questo — come ha acutamente osservato stamane il presidente della nostra Commissione, onorevole Angelini — occorre contemporaneamente affrontare il problema vi-

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

tale dei cantieri per cercare di venire incontro a quella crisi veramente preoccupante che è la crisi cantieristica, mediante un sistema che ottenga l'impiego di tutte le maestranze disoccupate e salvi quelle industrie specializzate che da anni stanno conducendo una vita grama e che vivono sotto l'incubo di un improvviso dissesto.

Questa è, in sostanza, la... sostanza dell'intervento anche dell'onorevole Salerno: gli stessi concetti sulla necessità di potenziare la nostra marina mercantile attraverso una riqualificazione della nostra flotta sono stati ripresi dall'onorevole Angelini, che è tornato a sintetizzare i due concetti basilari che ebbe già occasione di mettere nella sua giusta luce quando intervenne a proposito della legge Saragat: lavoro ai cantieri navali, navi di qualità alla marina mercantile. Penso che non vi sia da aggiungere altro di fronte a questi due problemi, di fronte a queste [due direttive di marcia, di fronte a questi due traguardi che occorrerebbe raggiungere per poter risolvere il nostro problema.

L'onorevole Angelini, indicava, nella sua relazione sullo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1950-51, che era necessario incrementare la nostra marina mercantile con almeno 700 mila tonnellate di nuovo naviglio. La legge Saragat ha consentito la costruzione di 219.345 tonnellate di stazza lorda. L'integrazione della legge Saragat, con il suo intervento di lire 8.600.000 in quattro esercizi, consentirà l'impostazione d'una turbonave di 25 mila tonnellate e della gemella dell'*Esperia*. Siamo però molto distanti dalle 700 mila tonnellate, ed il problema non è stato considerato con quella larghezza di vedute che era richiesta dalla situazione soprattutto per riconquistare quelle posizioni che noi abbiamo perduto per effetto della guerra.

Bene ha detto il collega Ducci nel suo intervento di ieri sera: noi abbiamo aumentato il tonnellaggio di linea in modo considerevole. Sì, noi siamo arrivati ad avere quasi lo stesso tonnellaggio dell'anteguerra; ma la qualità di questo tonnellaggio è quanto mai preoccupante. Ecco il problema. Vi sono navi che da 25 anni sono sul mare, e vi sono navi che sono state acquistate nell'immediato dopoguerra (le *liberty*, quelle che dovevano servire *for one travel*, per un solo viaggio), che, se ci hanno consentito di ripossedere buona parte del naviglio da carico che avevamo nell'anteguerra e di sopperire alle prime nostre esigenze, oggi però non rappresentano che navi aventi una scarsa qualità tecnica e

di esercizio, e sulle quali non possiamo fare alcun affidamento in caso di emergenza. Basterà ricordare che la loro velocità è inferiore ai dieci nodi, e che la loro struttura interna non resisterebbe ad un solo siluro, per convincersene.

Ma non possiamo — come ha fatto l'onorevole Ducci — disprezzare queste navi. Su ciò non siamo più d'accordo! Non possiamo dimenticarci che queste navi, contro le quali egli ha lanciato i suoi strali infocati, ci hanno consentito di sopperire ad un'esigenza immediata: sono queste navi che nel 1946 — è doveroso ricordarlo — ci hanno consentito di riprendere i nostri traffici e di poter provvedere ai trasporti da carico quando tutta la nostra marina mercantile era ridotta a non più di 350 mila tonnellate (di fronte ai 3 milioni e mezzo di tonnellate che possedevamo prima della guerra).

Dunque, navi di qualità, così come ne hanno costruite e ne stanno costruendo tutte le altre nazioni: dalla Francia alle nazioni nordiche, dalla Germania di Bonn alla Russia (che moltiplica ogni giorno le sue bandiere e manda le sue navi da Wladivostok ai porti cinesi e da Sebastopoli al Mediterraneo), dalla Svezia, con la sua nuovissima flotta, al giovanè Stato di Israele.

La legge Saragat è superata. Essa ebbe lo scopo principale di sopperire a quelle differenze esistenti tra il costo nazionale e quello internazionale, invogliando i nostri armatori a costruire con quel 27 o 30 per cento di contributo statale per cui i nostri cantieri non furono più inoperosi, e fu possibile dare l'avvio alla ricostruzione della flotta mercantile.

Ma la differenza non era del 30 per cento (forse non lo era neppure quando si iniziarono le costruzioni con i contributi della legge Saragat), ed il contributo statale derivò da una sola, impellente necessità: quella di dar lavoro ai nostri cantieri. E, quando l'onorevole Giulietti afferma che con tale contributo si favorirono gli armatori, egli dice una cosa inesatta, perché è noto che quel contributo del 27 per cento andò per un 14 per cento al fisco, il quale esercitò i suoi diritti sul costo delle costruzioni, e per un 13 per cento alla siderurgia per la differenza del prezzo del ferro fra il mercato interno e quello internazionale.

Occorrono nuovi provvedimenti più idonei, più consistenti, così come in Senato ebbe a reclamare il ministro quando fu relatore sul bilancio della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1948-49.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

In quell'occasione egli ebbe ad affrontare questo problema, e scrisse nella sua relazione qualcosa che è bene ricordare.

Scriveva allora il senatore Cappa, discutendosi del bilancio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1948 al 30 giugno 1949: «Non vi è alcuna ragione perché l'Italia, la quale possiede abbondante materiale umano qualificatissimo, non voglia emulare la Norvegia, la Svezia, l'Inghilterra e prevalere sulla Francia nell'industria marittima, eliminando la disoccupazione della gente di mare, aprendo molteplici possibilità alle attività collaterali, e compensando con i proventi dei noli e dei passaggi la valuta necessaria a riequilibrare la bilancia dei pagamenti, disestata, oltre che dalle esigenze di una cresciuta popolazione, dalla perdita delle rimesse degli emigranti e dalla stasi perdurante del turismo.

«È da tener presente — scriveva il senatore Cappa — che altre nazioni, per nulla pressate dalla sovrabbondanza di manodopera, si preparano ad accaparrarsi la ripresa dei trasporti e dei traffici con il favore o l'intervento diretto dello Stato. In Italia lo Stato sovvenziona spesso a fondo perduto una quantità di industrie, che non mostrano capacità di recupero e di risanamento. Perché — è una domanda che si rivolgeva il senatore Cappa ed io ho il piacere di sottolineare tutta l'attualità — perché non si dovrebbe, invece, provvedere a facilitare il finanziamento delle iniziative marittime, mettendo l'armamento nazionale nelle condizioni di quello straniero?».

Ma è la stessa domanda, onorevoli colleghi, che si sono rivolti tutti coloro che sono intervenuti in questa discussione: perché lo Stato non interviene con provvedimenti poderosi e massicci, che possano dare lavoro ai nostri cantieri e dare navi di qualità alla nostra flotta? Se questa era la domanda che si rivolgeva il senatore Cappa nella sua relazione al bilancio della marina mercantile 1948-49, penso che nessuno possa essere più di lui qualificato per attuare quella che era per lui una critica della direttiva di allora della marina mercantile. E io non posso neanche lontanamente pensare che possa esistere una differenza fra il senatore Cappa, relatore al bilancio del 1948-49, e il senatore Cappa, ministro della marina mercantile. E quindi ritengo che la necessità, che è stata all'unanimità affermata, di affrontare i problemi della nostra marina mercantile, possa davvero, questa volta, essere una necessità che troverà la sua realizzazione e consentirà a me di trovarmi in buona compagnia.

Affrontare nuovi problemi e nuovi provvedimenti a favore della marina mercantile significa, secondo me, concedere, innanzi tutto, agevolazioni fiscali a lungo termine, e concedere altresì agevolazioni creditizie a basso tasso di interesse. La Francia, come ha ricordato l'onorevole Salerno, ha, per esempio, concesso alle compagnie di navigazione una rateazione in 16 anni ad un tasso di interesse del 4 per cento.

Ora, l'armamento italiano, ammesso ai benefici della legge Saragat, è stato costretto a procurarsi il 40 per cento delle somme necessarie per le costruzioni ad un interesse che si aggira intorno al 9 per cento. È chiaro, quindi, che uno dei rimedi sarebbe quello di concretare in maniera efficace, rapida e sicura, l'intervento dello Stato e non lasciare che il provvedimento rimanga a dover vivere una vita grama, perché accanto al provvedimento stesso non si è pensato di fornire all'armamento libero e sovvenzionato le somme di cui ha necessità ad interesse modico.

Ritengo che, se gli armatori avessero potuto ottenere finanziamenti a condizioni più favorevoli di quelle che furono offerte dall'I. M. I., intorno all'8-9 per cento, la legge Saragat avrebbe potuto agire in maggiore profondità ed avrebbe dato risultati più concreti.

Aggiungo ancora che è necessario provvedere a facilitazioni doganali e ancora dare quei premi di costruzione e di esercizio, sui quali io sono d'accordo con l'onorevole Giulietti. Occorre, cioè, studiare quelle speciali provvidenze per incoraggiare la demolizione delle navi di età superiori ai 25-30 anni, la cui rilevante spesa di esercizio incide sulla gestione del nostro naviglio mercantile.

DUCCI. Così demolisce il 30 per cento della nostra flotta.

MONTICELLI, *Relatore*. Basterebbe abbinare, onorevole Ducci, la demolizione alla ricostruzione: cioè, dare un premio inversamente proporzionale all'età della nave, vincolato all'obbligo della costruzione di nuove unità di tonnello pari a quello che è stato demolito.

Qualcosa di simile, se non erro, fu annunciato dall'allora ministro della marina mercantile onorevole Simonini nel giugno del 1950, proprio in sede di discussione del bilancio 1950-51. Ma questa impostazione del problema, che avrebbe, in modo notevole, dato concreti risultati, non ha avuto seguito.

SIMONINI. Domandi il perché al ministro del tesoro!

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

MONTICELLI, *Relatore*. Sapevo che la risposta sarebbe stata questa, onorevole Simonini, ma non a caso qui è stato rilevato — e su questo mi piace insistere — che è inutile chiedere direttamente al ministro interessato, quando la responsabilità è collegiale e solidale. Noi parliamo al Governo e quindi diciamo che bisognava agire. Onorevole Simonini, ha ella la coscienza sicura e tranquilla di aver fatto tutto quello che era necessario per ottenere dal Governo, e soprattutto dal ministro del tesoro, i mezzi per realizzare ciò?

SIMONINI. Certo.

MONTICELLI, *Relatore*. Se ella ha la coscienza tranquilla, tanto meglio. Tuttavia, io debbo affermare che ella, discutendosi il bilancio del 1950-51, aveva indicato una soluzione, e questa soluzione non è venuta. Io non le ho domandato perché questo non è avvenuto; come relatore, ho fatto la constatazione obiettiva, sicura e concreta, che quanto fu detto nel 1950-51 non è stato realizzato.

GIULIETTI. Se il Governo continuerà a lasciare insoluto il problema, cosa dobbiamo fare?

MONTICELLI, *Relatore*. Su questo potremo discutere, perché il problema della ricostruzione del naviglio è intimamente legato — come ho già detto — a quello dei cantieri. Il senatore Cappa, al Senato, in sede di discussione dell'esercizio finanziario 1948-49, anche a proposito dei cantieri, ebbe a dichiarare nel suo intervento a chiusura della discussione qualcosa che può interessare anche oggi il Parlamento. Egli disse: « Perché queste industrie possano vivere, è necessario metterle in condizione di produrre al costo internazionale, perché in un certo momento fatalmente — ove l'attuale condizione dovesse continuare — l'industria cantieristica finirebbe soffocata dalla crisi che la travaglia, ed allora noi non avremmo affatto risolto il problema a vantaggio delle maestranze. Il problema si affronta adottando tutti quei provvedimenti che è necessario prendere affinché i cantieri siano messi in condizione di produrre per gli italiani e di costruire anche per le commesse straniere ».

La questione è magistralmente delineata in queste affermazioni. Basterà tradurre in opere ed in provvedimenti quello che il senatore Cappa ebbe ad esporre qualche anno addietro: produrre al costo internazionale e far lavorare i nostri cantieri anche per l'estero. Abbiamo, infatti, tutte le possibilità per poter riuscire: i nostri cantieri sono capaci e sono attrezzati, le nostre maestranze

sono specializzate e pronte al lavoro ed al sacrificio, mentre i cantieri esteri sono oberati dalle commesse e non accettano, oggi, consegne se non a distanza di anni. Io penso che un augurio possa partire, a questo proposito: ed è che il ministro Cappa sappia, con l'energia e la competenza che gli sono proprie, affrontare questo problema, trasformando la legge Saragat in una legge a lungo respiro per incoraggiare le nuove costruzioni, procurando il materiale ferroso necessario ai nostri cantieri al prezzo internazionale.

Sono queste, dunque, le due direttive di marcia principali che serviranno a predisporre la costruzione di nuove navi, ed a consentire l'attuazione di una vera e propria politica marinara.

Altra nota comune a tutti gli oratori che sono intervenuti in questo bilancio è quella della esiguità dei mezzi messi a disposizione della marina mercantile. È questa una nota dolorosa che io non posso trascurare, anche perché i numerosi voti della Camera e della Commissione in materia non sono stati tenuti in considerazione dal Governo.

Ritengo che occorra tornare ad insistervi perché corrisponde a qualcosa che ha preoccupato, e giustamente, il presidente della Commissione trasporti, così come preoccupa tutti noi. Fu denunciata questa grave lacuna dall'onorevole Angelini, quando fu relatore del bilancio 1950-51 del Ministero della marina mercantile. Egli non fece mistero delle sue preoccupazioni per questa continua disattenzione da parte del Governo ai voti della nostra Commissione, in quanto egli sapeva di avere dietro di sé tutta la commissione, che, senza colorazione politica, condivide questa idea, invocando più ampi stanziamenti, specialmente nel settore della pesca e nel settore del navalpiccolo.

È doloroso constatare, per esempio, che sono stati stanziati 6 miliardi e 831 milioni per le sovvenzioni alle società, con un aumento di 2 miliardi e 759 milioni sul bilancio precedente, e non si sono invece trovati 150 milioni per poter dotare le 30 capitanerie di porto delle motolance necessarie al servizio di vigilanza e repressione della pesca di frodo.

Noi abbiamo appreso con soddisfazione che un piccolo passo avanti è stato fatto, quando, ascoltando l'invito della Commissione, il ministro si è deciso a costituire quella nuova direzione generale della pesca e del demanio marittimo che ha incominciato a funzionare. Ma dobbiamo purtroppo constatare che non si è provveduto contemporaneamente, come sarebbe stato doveroso, alla

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

unificazione dei servizi della pesca. Perché è noto che le attività in materia di pesca sono suddivise fra la competenza del Ministero dell'agricoltura e quella del Ministero della marina mercantile. Io mi auguro che il ministro Cappa sappia completare la riforma e accentrare nella direzione generale della pesca e del demanio marittimo tutta la trattazione delle questioni che riguardano la pesca stessa...

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non dipende soltanto dal Ministero della marina mercantile.

MONTICELLI, *Relatore*. Esatto: la pesca che si effettua nelle acque interne è sottoposta ancora alla vigilanza del Ministero dell'agricoltura, mentre gli uffici centrali della pesca furono attribuiti nel 1947 al Ministero della marina mercantile.

Dato che stiamo parlando di pesca, è necessario anche considerare il problema della vendita del pescato. In questo settore, onorevoli colleghi, esistono delle speculazioni veramente preoccupanti, che furono denunciate in occasione della discussione del bilancio dell'anno precedente dall'onorevole Orlando, e che hanno avuto un'eco nella discussione odierna, attraverso la parola del presidente della nostra Commissione.

Si tratta di speculazioni veramente riprovevoli, per le quali i lavoratori ricavano dal pescato un prezzo modestissimo, mentre gli speculatori rivendono a prezzi altissimi il frutto di tanto lavoro, di tanto rischio, e di tanta fatica.

La soluzione dovrebbe essere proprio quella indicata dall'onorevole Angelini, cioè di favorire maggiormente le cooperative dei pescatori, e organizzare il servizio di vendita del pescato direttamente dalle cooperative ai consumatori.

Molti altri sono ancora i problemi che interessano questo delicato settore della pesca. E, nella mia relazione, io mi sono assai diffuso su questo problema, perché ho compreso che una volta istituita la direzione generale della pesca, bisognava anche indicare quali erano le vie maestre che potevano risolvere questo affannoso e travagliato problema. Ma non posso, pur riportandomi alla mia relazione, non richiamare la vostra vigilante attenzione sul problema della importazione e dell'esportazione del pesce.

Oggi, attraverso la voce accorata di alcuni nostri colleghi, durante l'illustrazione dei vari ordini del giorno, abbiamo appreso in quale crisi profonda si dibattano i pescatori dell'Adriatico, della Sicilia e del Tirreno.

Non so, poi, se i colleghi siano a conoscenza che malgrado questa crisi in cui versano tutti i pescatori delle nostre coste, delle nostre isole, noi importiamo dall'estero dai 15 al 20 miliardi di pesce all'anno. Non vi è convenzione commerciale internazionale, dove non si veda subito inserita l'importazione del pesce fresco.

Ciò importa che da parte del Ministero della marina mercantile occorre attuare una politica della pesca, che consenta ai nostri pescatori di pescare in tutte le acque e non soltanto nelle nostre: ecco il problema della pesca nell'Adriatico, a cui ha accennato ieri sera l'onorevole Capalozza quando ha parlato del conflitto sorto tra il nostro Governo e quello della repubblica federativa jugoslava per la pesca nelle acque dell'Istria e della Dalmazia. Molti si saranno domandati: ma con un paese come il nostro, che si protende per tre quarti del suo territorio nel mare, è proprio necessario che andiamo a pescare nelle acque territoriali di altri Stati? Vari fattori: i nostri fondali sabbiosi, la differenza di temperatura fra le nostre coste e quelle jugoslave, la profondità, i numerosi corsi d'acqua dolce che sfociano in mare dalla Dalmazia fanno sì che lungo le sponde della Jugoslavia vi sia una fauna ricchissima. Ecco perché il senatore Bastianetto tentò di arrivare, nel 1949, fra il governo di Belgrado e il nostro, ad un accordo relativo alla pesca nelle acque jugoslave, accordo che ancora non è operante. Questo è stato dimenticato dall'onorevole Capalozza nel suo intervento di ieri sera. Egli ha dimenticato che la mancata ratifica ed il mancato versamento alla Jugoslavia del canone in esso previsto hanno reso l'accordo non solo formalmente non perfetto, ma anche del tutto inoperante ed hanno lasciato la questione non regolata, mettendoci in una situazione di inadempienza che, necessariamente, ha influenzato le nostre possibilità di intervento nelle questioni di principio. È chiaro che se l'accordo non è stato applicato, e se il canone non è stato pagato, significa che sono mancate quelle premesse indispensabili per evitare i sequestri dei nostri pescherecci; ed ecco le confische, ed ecco le multe, di cui si doleva ieri sera l'onorevole Capalozza, ecco tutti quei provvedimenti che hanno costituito e costituiscono per il ceto armatoriale un onere infinitamente superiore a quello che sarebbe stato se gli armatori e le organizzazioni dei pescatori avessero pagato quel canone.

Tale situazione, che involge un problema delicato dal punto di vista politico, doveva essere presa in esame dal nostro ministro degli esteri. Proprio quest'anno sono stati

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

ripresi i contatti con le autorità jugoslave e nel febbraio del 1951 è stato firmato un nuovo protocollo che, confermando l'accordo di Belgrado del 1949, fa sì che la Jugoslavia rinunci al canone per gli anni passati e si contenti di un canone ridotto da 750 milioni a 600. E in questo modo il protocollo e l'accordo potrebbero segnare un punto fermo, se queste snervanti discussioni dei bilanci, che hanno costretto la Camera a sedere quasi in permanenza, ci avessero dato la possibilità di discuterli ed approvarli. Ma non può dire l'onorevole Capalozza che questo accordo e questo protocollo non sono di soddisfazione dei pescatori e che anzi questi accordi aggravano le condizioni dei pescatori. Ho sentito dire ieri sera dall'onorevole Capalozza che bisogna rivedere completamente la convenzione e basarla su nuovi punti. Allora occorre che io gli ricordi che nel 1947 le associazioni venete della pesca, al congresso della pesca tenutosi a Venezia e a Chioggia, mentre reclamarono la regolamentazione dei rapporti con la Jugoslavia, vollero che il relatore senatore Bastianetto preparasse il terreno per un accordo con la Jugoslavia, dichiarandosi disposti fin da allora a pagare l'eventuale canone, purché giusto ed equo. E il senatore Bastianetto, prima di partire per Belgrado, riuni le varie organizzazioni della pesca, camere di commercio ed armatori, e tutti furono concordi (prima che egli partisse) di dargli mandato di definire i rapporti con la Jugoslavia dietro il pagamento di un canone che, permettendo loro di poter pescare nelle acque territoriali jugoslave, desse loro possibilità di vita.

GIULIETTI. Ma le zone di pesca erano difettose!

MONTICELLI, *Relatore*. E aggiungo, a dimostrazione che questa è la realtà dei fatti e degli avvenimenti politici e commerciali che hanno determinato la stipulazione di questo accordo, che nel 1950 il senatore Raja e l'onorevole Borsellino si recarono dal senatore Bastianetto per indurlo, a nome dei pescatori della Sicilia, a fare in modo che quell'accordo, che egli stava stipulando con la Jugoslavia, fosse anche stipulato con la Francia per ottenere, per i pescatori della Sicilia, gli stessi diritti di pesca nei riguardi delle coste tunisine.

GIULIETTI. Come principio, è giusto.

MONTICELLI, *Relatore*. Auguriamoci che sia possibile quanto prima discutere ed approvare questo accordo ed il conseguente protocollo, in modo che anche questo problema della pesca adriatica possa avviarsi a con-

creta soluzione. In tal modo si renderà possibile ai nostri pescatori di trovare maggior lavoro e alla repubblica federale jugoslava di ricevere il prezzo del canone cui ha diritto, anche nella considerazione che la Jugoslavia non è in condizioni, attualmente, di poter mandare il pesce dell'Adriatico nel retroterra, ma che lo sbocco naturale, il mercato naturale di tutto quello che viene pescato in Adriatico è appunto l'Italia. È una ragione commerciale che ha indotto e deve indurre la Jugoslavia ad accordarsi con noi. La Jugoslavia non ha grandi possibilità di poter vendere il pesce dell'Adriatico; mentre noi invece siamo in condizioni di mantenere ed aumentare un attivo mercato del pesce.

GIULIETTI. Una volta non pescava, la Jugoslavia, e ora ci fa pagare il suo pesce!

MONTICELLI, *Relatore*. Ma la libertà di pesca, onorevole Giulietti, si esplica solo nel mare territoriale. Il problema è un altro: noi dobbiamo tornare là dove possiamo pescare.

La conseguenza di questo accordo esige però, da parte dei pescatori, una organizzazione per la pesca in Adriatico, e importa un intervento dello Stato a favore dell'industria peschereccia. Nella mia relazione ho accennato ai due disegni di legge presentati dal ministro della marina mercantile: uno è il disegno di legge sul ripristino del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui pescherecci; l'altro, invero molto più modesto, che autorizza la spesa straordinaria di 150 milioni per il potenziamento delle attività pescherecce.

Non saranno certamente questi due provvedimenti sufficienti ad alleggerire la situazione della pesca, perché occorre, come è stato qui ripetuto, un credito peschereccio, riorganizzato e potenziato, per sollevare definitivamente dal disagio le aziende e determinare la rinascita del settore. Occorre creare soprattutto (e mi soffermo su questo punto non esaminato da alcun collega) porti di rifugio e porti di pesca. I porti di rifugio devono servire al riparo delle navi che si trovano in procinto di perdersi per le condizioni del tempo e del mare, oppure di quelle che per avarie sono obbligate a raggiungere il più vicino approdo, mentre i porti di pesca devono servire, oltre che all'ormeggio sicuro con qualunque tempo anche per lo sbarco e per il commercio del pesce.

Non è detto però che debba esservi una netta e precisa distinzione fra porti di pesca e porti di rifugio. Anzi, data la configurazione delle nostre coste e la necessità di provvedere

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

ai bisogni del nostro piccolo traffico costiero, ritengo che il medesimo approdo potrebbe avere le due caratteristiche; e non saremmo certamente noi i primi ad aver pensato a questi porti di pesca e di approdo, perché siamo stati già superati da tutte le altre nazioni, dalla Germania, dall'Inghilterra, dalla Francia, dove molto si è fatto a questo proposito. Ed io non posso anche su questo punto che augurarmi che il ministro della marina mercantile non sottovaluti queste imprescindibili necessità dei porti di rifugio e di pesca, che dovranno servire al potenziamento di quell'industria nazionale, che è ragione di vita per migliaia e migliaia di oscuri lavoratori del mare i quali da secoli si tramandano l'esperienza della loro perigliosa professione.

GIULIETTI. Lo abbiamo chiesto ripetutamente, ma inutilmente, al ministro dei lavori pubblici.

MONTICELLI, *Relatore*. L'attenzione del relatore e del ministro è stata poi richiamata su un'altra grave questione del nostro bilancio, quella del piccolo cabotaggio. La situazione è troppo nota perché richieda una particolare illustrazione. Essa ha formato oggetto di concreti interventi, ed io non ritengo di dover spendere molte parole per convincere il ministro ad un opportuno intervento per garantire al piccolo tonnello una possibilità di ricostruzione e di lavoro, favorendo nuove costruzioni di unità celeri e moderne. E ciò per un aspetto squisitamente sociale, perché questo naviglio, che è uscito dalla guerra quasi completamente distrutto, si è ricostruito rapidamente, ma oggi è travagliato da una crisi profonda, crisi che potrebbe essere alleggerita dalla riconquista dei mercati adriatici, del medio oriente, della Libia, ma che si sostanzia in una pesantezza dei costi di gestione, che è aggravata soprattutto dal fatto della concorrenza ferroviaria.

Non è giusto che si sottraggano trasporti al naviglio di piccolo cabotaggio sol perché l'azienda ferroviaria riduce le tariffe delle merci, ben sapendo che, anche se questo trasporto diviene antieconomico, alla fine dell'anno vi è lo Stato che colma il disavanzo. Questa è la storia del sale, delle piriti di Gavorrano. Avevamo un naviglio che poteva provvedere a questi trasporti. Un bel giorno l'amministrazione ferroviaria si è messa in concorrenza ed ha contribuito in modo notevole a determinare la crisi del navalpiccolo, non pensando che se le ferrovie diminuivano i prezzi di trasporti, dando facilitazioni e invogliando a trasportare a mezzo ferrovia invece che per mare, esse non facevano che

il danno di tanti piccoli operatori che con quei mezzi provvedevano alla loro vita. Occorre quindi eliminare le difficoltà create al piccolo tonnello da tale sistema tariffario preferenziale e al tempo stesso antieconomico che è praticato dalle ferrovie dello Stato.

Altro grave problema, su cui è stata richiamata l'attenzione della Camera, è quello di attuare una politica distributiva dei traffici che consenta a tutti gli scali in possesso di moderne e vaste attrezzature di servire il proprio naturale *hinterland* e di appoggiare un certo numero di linee sovvenzionate: è il grido accorato che ha lanciato ieri sera l'onorevole Salerno a favore della sua Napoli, e che è stato ripreso stamattina dall'onorevole Notarianni.

Io non mi nascondo la scabrosità della questione; ma anche qui è confortante ricordare quanto l'onorevole Cappa, recatosi proprio a Napoli per il battesimo della motonave *Roma* dell'armatore Lauro, ebbe a precisare con fermezza e con inequivocabile chiarezza di propositi. Egli disse: « Nella mia opera sono guidato soltanto dal senso di giustizia e dalla conoscenza che ho dei problemi portuali italiani, distribuendo lavoro e non favori né preferenze ».

La dichiarazione è impegnativa. L'Italia è un paese marittimo e i due versanti hanno uguale diritto ad essere tutelati nelle loro aspirazioni di lavoro. Una migliore distribuzione di linee indubbiamente si impone. Essa deve tener conto del lavoro dei porti, del loro retroterra, della economia regionale. Genova e Napoli per il Tirreno, e Trieste e Venezia per l'Adriatico sono indubbiamente i porti *leaders*. E non è possibile non tener conto della loro funzione e non considerare la necessità di potenziare questi traffici che, se è esatto dire che sono traffici che non si possono inventare, è anche vero che sono traffici che non possono essere determinati. Ne consegue che Genova non può e non deve ignorare gli interessi di Napoli, e Genova e Napoli non possono considerare Trieste e Venezia come porti di secondo scalo. Ma è altresì vero che occorre ricordarsi che nell'Adriatico vi sono altri scali importanti, pur nelle dovute proporzioni, quali lo scalo di Bari e quello di Brindisi.

Ho detto che la questione era scabrosa, forse l'aggettivo non è neppure sufficiente ad esprimere la delicatezza di una questione che ha profondi riflessi sociali. Ma il ministro della marina mercantile saprà tener fede all'impegno che ha assunto a Napoli e saprà intraprendere un'azione ministeriale che miri

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

a coordinare il traffico tirrenico e quello adriatico in una atmosfera di reciproca comprensione e di operante solidarietà.

L'onorevole Ducci ha fatto nel suo discorso alcune affermazioni che richiedono da parte mia una doverosa messa a punto, non per spirito polemico, ma unicamente per amore di verità. Egli ha citato, per esempio, alcuni dati da cui risulta che nell'ultimo anno il 40 per cento del traffico marittimo per l'Italia è stato effettuato su navi battenti bandiera straniera: il che significa che il 60 per cento è stato effettuato su navi battenti bandiera italiana.

DUCCI. No: il 60 per cento con navi battenti bandiera straniera e il 40 per cento con navi battenti bandiera nazionale. Questo nel 1950.

MONTICELLI, *Relatore*. Allora l'onorevole Ducci mi deve consentire una precisazione ancora più concreta, e cioè che i suoi dati non sono esatti, perché la mia relazione, attraverso uno specchio dimostrativo, è arrivata ad altre conclusioni, e cioè che nel 1950 la bandiera estera aveva avuto una percentuale del 40,6 per cento e la bandiera italiana quella del 59,4 per cento.

DUCCI. I miei sono dati forniti dal Ministero della marina mercantile.

MONTICELLI, *Relatore*. Io non metto in dubbio che questi dati li abbia avuti dal Ministero della marina mercantile. La verità è che i miei dati li ho desunti dagli uffici dello stesso Ministero, e non riesco a comprendere come vi possa essere questo equivoco.

DUCCI. Purtroppo i miei dati sono esatti. E io vorrei che l'onorevole sottosegretario si pronunziasse in proposito e dicesse se sono io che sbaglio o se è lei.

MONTICELLI, *Relatore*. Ad ogni modo la questione è un'altra. L'onorevole Ducci, prendendo a base l'anno 1938, quando la percentuale era del 34 per cento per la marina estera e del 66 per cento per la marina italiana, ha sostenuto che noi abbiamo fatto modestissimi progressi. Ora, mi sembra, onorevole Ducci, che non sia giusto paragonare il nostro traffico attuale a quello del 1938. Sarebbe stato impossibile per la nostra marina arrivare ai risultati di traffico marittimo del 1938 perché non dobbiamo dimenticare che dal 1938 al 1951 sono trascorsi tredici anni e che in tale periodo vi è stata una guerra perduta e una tragedia come quella marittima, una perdita di naviglio del 90 per cento! Perché non ricordarsi invece, onorevole Ducci, delle tappe compiute dalla marina mercantile dal 1946 a oggi? Sarebbe stato

forse preferibile che ella avesse preso in esame questi dati che voglio ricordarle io: nel 1946 la bandiera estera aveva una percentuale del 63,7 e quella italiana del 36,3; nel 1947 la bandiera estera aveva il 50,1 e quella italiana il 49,9; nel 1948 la bandiera estera il 40,8 e quella italiana il 59,2; nel 1949 la bandiera estera il 43,4 per cento e quella italiana il 56,6; nel 1950 la bandiera estera è ridiscesa al 40,6 e quella italiana ha raggiunto il 59,4. Queste cifre dimostrano una ascesa; il che significa, onorevole Ducci, che, malgrado l'esiguità dei fondi e l'inadeguatezza dei provvedimenti legislativi, la nostra marina mercantile dal 1946 al 1950, ha fatto enormi progressi!

DUCCI. Ci sarebbe mancato altro che non fosse aumentata.

MONTICELLI, *Relatore*. Io le ho voluto dimostrare così che, se si effettua un paragone razionale fra le condizioni attuali e quelle del 1946, si constata una notevole ascesa, mentre non è possibile paragonare la situazione attuale con quella del 1938, senza tener conto della guerra perduta e degli altri fattori da me ricordati.

DUCCI. Questo non prova che le condizioni non siano quelle che io ho denunciato.

MONTICELLI, *Relatore*. Ella ha detto qualche cosa di più, onorevole Ducci; ella ha detto, per esempio, che le navi *Liberty* hanno costituito una cattiva speculazione ed ha aggiunto (usando un'espressione che le è particolarmente cara, avendola ripetuta per due anni consecutivi) che, mentre noi compravamo questi « colabrodo internazionali », i nostri cantieri erano silenziosi. A questo proposito, ripeto quello che ho già detto, cioè che le navi *liberty* ci hanno consentito di riprendere in brevissimo tempo i traffici marittimi in quell'anno 1946 in cui noi non avevamo possibilità di scelta e quando le merci non presentavano che una difficoltà, quella di essere trasportate.

È stato anche detto che, nel caso deprecabile di un conflitto mondiale, la nostra marina sarebbe inevitabilmente costretta, almeno in un primo tempo, a servire gli americani.

DUCCI. Io non ho detto così: io ho detto « a servire il pool atlantico ».

MONTICELLI, *Relatore*. Sta bene, non vedo la differenza: e, dinanzi a questa fosca previsione, io mi permetto di fare un piccolo paragone. Per me e per gli amici della mia parte, è indubbiamente differente la nostra situazione del 1940, quando abbiamo dovuto sostenere da soli l'urto con le migliori marine

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

del mondo, quella inglese e quella americana (e i nostri mari ricordano ancora l'oscuro eroismo di tanti nostri fratelli), da quella eventuale e « deprecabile » di un nuovo conflitto mondiale quando, proprio per effetto del patto atlantico, noi ci troveremo a fianco dell'Inghilterra e dell'America. Quella visione catastrofica, quindi, onorevole Ducci, secondo me, è suscettibile di un discreto miglioramento, in base alle obiettive condizioni della nostra attuale situazione. Ella ha aggiunto ancora, onorevole Ducci (ed anche in questo non ha saputo nascondere l'avversione costante del suo partito verso tutto quello che è americano) che gli americani non gradiscono che si faccia concorrenza ai loro *liners* sull'Atlantico.

Non mi pare esatto, perché sta di fatto che i nostri quattro transatlantici della categoria dei navigatori, il Vulcania, il Saturnia, il Conte Grande e il Conte Biancamano, a cui dobbiamo aggiungere ora il Giulio Cesare, battono l'Atlantico con le rotte del Nord e Sud-America. Il fatto che noi siamo entrati a far parte delle cosiddette *conferences* è la migliore prova dell'inesattezza della sua asserzione, perché se gli americani avessero voluto impedirci di solcare l'Atlantico e se avessero, come dice lei, non gradito la nostra concorrenza, essi avevano un'arma potentissima in mano, quella di non farci entrare nelle cosiddette *conferences* e quindi non avremmo fatto parte della *South American Passengers Traffic Conference* con altre 18 compagnie e della *North Pacific Coast Europe Passengers Conference* con altre 11 compagnie, per ricordare le più importanti.

La nostra concorrenza alla bandiera americana è, non dobbiamo dimenticarlo, sempre relativa, perché concorrenza è sinonimo di velocità. L'onorevole Ducci sa molto bene che il requisito della celerità richiesto dalla concorrenza internazionale sulle linee battute da tutte le bandiere non può essere trascurato in quei settori, come il Nord-America e lo Egitto, in cui la concorrenza si fa maggiormente sentire. Dove invece non è il caso di insistere sul requisito della velocità, si deve mantenere una velocità normale che assicuri una gestione più economica.

E vengo all'onorevole Giulietti. L'onorevole Giulietti ha insistito — e non poteva non farlo — sulle esigenze e sulle rivendicazioni dei marittimi. Le dico subito, onorevole Giulietti, con assoluta franchezza, che molte di esse sono giuste, però non dobbiamo e non possiamo dimenticare che vi sono esigenze, come quelle del Tesoro, che impediscono, almeno per il momento, la realizzazione di

queste sue richieste. Quando ella reclama un aggiornamento degli stipendi, quando ella parla della situazione veramente dolorosa dei pensionati, quando invoca provvidenze per i marittimi, ella sa che può avere tutta la nostra solidarietà; ma non basta poter enunciare queste aspirazioni dei lavoratori del mare, bisogna vedere le possibilità economiche e finanziarie che ha il nostro paese, ed allora bisogna talvolta a malincuore retrocedere su un programma minimo, vedere quali sono le richieste che possono essere realizzate nell'attuale situazione finanziaria e non lasciarci prendere da quelle forme che proprio l'onorevole Simonini, nel suo discorso del 1950, ebbe a definire più agitatorie che realizzatrici; per cui si fa presto a sostenere gli interessi di una categoria parlando di aumenti e di maggiorazioni, senza tener conto di quelle che sono le esigenze imprescindibili della finanza dello Stato.

GIULIETTI. Ma quanti datori di lavoro possono accogliere queste richieste? Qui il Tesoro non c'entra per niente.

MONTICELLI, *Relatore*. Quando ella parla di regolare secondo legge i contratti alla parte, ella sostiene qualche cosa di profondamente giusto, ma ella crede che anche un problema di questa importanza possa essere risolto così, solo dopo la sua enunciazione, e non richieda un lungo studio? Ed ella sa, per esperienza, che la nostra Commissione non ha mai trascurato di esaminare tutte le sue proposte e tutti i suoi ordini del giorno per cercare di spianarle il cammino quanto più fosse stato possibile e per consentirle di arrivare alle realizzazioni che ella ha raggiunto.

Ma non ci venga a dire, onorevole Giulietti, che il Ministero della marina mercantile deve fare la parte del neutrale, deve porsi in una situazione di neutralità e lasciare che le organizzazioni marittime se la vedano con gli armatori per la soluzione delle loro richieste, perché ella, onorevole Giulietti, dimentica che fra i marittimi da una parte e gli armatori dall'altra, vi è un'altra categoria che deve essere tutelata: sono i passeggeri, sono i cittadini che hanno diritto di vedere, i traffici marittimi svolgere la loro attività, senza soste più o meno volontarie.

Ecco l'intervento del Ministero. Non per soffocare, onorevole Giulietti, le aspirazioni dei marittimi, ma per tutelare una terza categoria di persone che hanno diritto all'intervento dello Stato, affinché le eventuali contestazioni fra marittimi ed armatori non degenerino e non arrivino al punto di ostacolare i nostri importanti traffici marittimi.

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

GIULIETTI. Ma quando la controparte è intransigente per la non osservanza della legge, che dobbiamo fare?

MONTICELLI, *Relatore*. Ed arrivo al problema che ho lasciato per ultimo, perché è indubbiamente il più grave.

Dopo gli strali infuocati dell'onorevole Ducci prima e dell'onorevole Giulietti poi, e chiusura della discussione generale, vi sono stati gli strali lanciati dall'onorevole Fiorentino.

Il problema della « Finmare » è stato affrontato, secondo me, con realtà obiettiva dagli onorevoli Salerno e Ducci. Non vi è dubbio che una parola chiara debba essere pronunciata su questo punto.

L'onorevole Fiorentino ha accusato la « Finmare » anzitutto di sperpero di pubblico denaro; ha accennato ad una irresponsabilità finanziaria, e ha infine parlato dei 9 miliardi di deficit, che lo Stato deve colmare, per il disavanzo della « Finmare ».

Onorevole Fiorentino, io mi trovo in condizioni di assoluta imparzialità; si può dire che non conosco nessun armatore, della « Finmare » non ho mai visto nessun funzionario, e ho trattato questi problemi per l'amore che porto ai problemi del mare. Ritengo che quello che ho scritto sia il frutto modesto della mia convinzione e della mia persuasione. Non avendo quindi interessi da difendere, né posizioni da conquistare, io penso di essere nella situazione più idonea per poter esprimere un giudizio, e vorrei che quanti intervengono nella discussione del bilancio della marina mercantile si trovassero nello stesso stato d'animo e nella stessa posizione di indipendenza in cui io mi trovo.

FIorentino. Io ho citato dei fatti concreti, e non ho fatto solo delle affermazioni. Se si possono risparmiare miliardi, avete il dovere di farlo!...

MONTICELLI, *Relatore*. Ella ha detto che si è fatto sperpero di pubblico denaro, e ha detto che indubbiamente l'armamento libero rappresenta qualche cosa di meglio nei confronti dell'armamento sovvenzionato.

FIorentino. Ho detto che la « Finmare » dovrebbe dare miliardi allo Stato, anziché assorbirne.

MONTICELLI, *Relatore*. Vorrei rivolgerle allora una domanda. Come è risorto l'armamento libero? Se l'armamento libero ha potuto raggiungere determinati livelli, lo ha fatto perché lo Stato è intervenuto e gli ha dato la possibilità di ricostituire il proprio naviglio, gli ha dato la possibilità di acquistare le *liberty*, con cui l'armamento libero ha fatto notevoli affari.

GIULIETTI. Avete aiutato tutti, all'infuori dei lavoratori del mare.

MONTICELLI, *Relatore*. La seconda domanda che rivolgo all'onorevole Fiorentino è quella che riguarda le possibilità che può offrire oggi l'armamento libero per i servizi di linea. È una domanda che ci dobbiamo porre per poter affrontare il problema della « Finmare », perché se non possiamo rispondere a questa prima domanda: « quali sono e possibilità che per i servizi di linea offre l'armamento libero? », non possiamo scendere a paragoni e non possiamo stabilire un criterio preferenziale a favore dell'una o dell'altra forma.

FIorentino. Anche in questo sono stato chiaro.

MONTICELLI, *Relatore*. Ella sa che, a prescindere dagli spostamenti di navi dovuti ad uno sperato migliore impiego nel traffico passeggeri, vi sono state proprio in questi ultimi tempi delle modificazioni dell'impiego del naviglio da parte dei liberi armatori. Ella sa benissimo, e non può non saperlo, che la nave *Olimpia* della flotta Lauro dalla linea del Plata è stata trasferita a quella del Centro-America.

FIorentino. Perché non vi erano impegni; ma il giorno che ci fossero impegni, li manterremmo.

MONTICELLI, *Relatore*. Lo so che questo argomento le dispiace. Ma anche la nave *Ravello* della flotta Lauro è stata trasferita dalla linea del Plata all'Australia.

FIorentino. Cosa significa?

MONTICELLI, *Relatore*. Ella sa che la nave *Olimpia* successivamente dal Centro-America è stata adibita a trasporti di carbone.

FIorentino. Cosa significa?

ANGELINI, *Presidente della Commissione*. Significa che abbandonate le linee, quando non vi trovate convenienza.

FIorentino. Quando ci saranno impegni, saranno mantenuti.

MONTICELLI, *Relatore*. La nave *Capitano Marcos* del Lloyd genovese dal Centro-America-Sud Pacifico è stata trasferita alla Australia.

La nave *Auriga* dei fratelli Grimaldi è stata trasferita dalla linea del Plata al Centro-America. Alcune navi miste nei viaggi di ritorno dal Plata hanno abbandonato il servizio di linea e sono state noleggiate dalla Federconsorzi, per caricare cereali per parecchi viaggi. Questa lista potrebbe continuare.

FIorentino. Ma cosa significa tutto questo? Finché non vi saranno impegni, gli armatori liberi sono padroni di usare le navi

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

come vogliono. Chiedete impegni, e saranno mantenuti.

MONTICELLI, *Relatore*. Tutto questo significa che l'interesse armatoriale supera l'interesse nazionale.

FIorentINO. Niente affatto, perché, agendo come hanno agito, gli armatori hanno portato della valuta, che, altrimenti, non avrebbero potuto portare.

MONTICELLI, *Relatore*. Non so quanta valuta sia entrata in Italia e quanta sia rimasta fuori. (*Commenti — Proteste del deputato Fiorentino*).

L'onorevole Fiorentino, che mi ha particolarmente chiamato in causa, esigeva da me queste precisazioni prima di arrivare alla conclusione, che è questa: se l'interesse armatoriale è stato superiore all'interesse nazionale, bene fa e farà il Governo a fare in modo che esista una differenziazione fra servizi di linea di preminente interesse nazionale e servizi che perseguono scopi economici, finanziari e commerciali, di interesse soprattutto armatoriale. È una premessa necessaria, che dovevo fare, prima di affrontare il problema delle linee di preminente interesse nazionale.

Quando si colpisce la « Finmare », accusandola di sperpero di pubblico danaro, io confesso subito di non avere appreso nulla di nuovo, perché, quando ho affrontato l'esame del bilancio della marina mercantile, onorevole Fiorentino, io mi sono posto il problema e ho cercato di risolverlo; non mi trova quindi impreparato, perché ho i dati che sono stati oggetto di studio per la estensione della mia relazione.

Posso leggerle quali sono le spese che nel 1950 la « Finmare » ha sostenuto nelle quattro società; la spesa maggiore è naturalmente per gli equipaggi. Essa ammonta a 10 miliardi; per il personale amministrativo abbiamo una spesa di quattromila milioni; per il traffico merci, 3.550 milioni; per il traffico passeggeri, 3.300 milioni; per i viveri le e provviste di bordo, 2.750 milioni; per le spese delle navi, 1.800 milioni; per i combustibili e lubrificanti, 5.200 milioni; per manutenzione, riparazione e riclassifica, 4.100 milioni; per le assicurazioni, 2.050 milioni; per gli accantonamenti per le spese di riclassifica, 1.400 milioni; per gli interessi passivi, 3.750 milioni; per imposte e spese generali, 1.600 milioni. Si ha così un totale di 49.300 milioni, cioè di circa 50 miliardi.

Dalle cifre emerge anzitutto che la spesa più rilevante è quella del personale, la cui consistenza, al 1° gennaio 1951, risulta di 4.011 unità. Quattromila dipendenti, fra impiegati e stato maggiore, gravano con il loro

peso in maniera non indifferente sui bilanci delle società. Occorre aggiungere ai suddetti i cinquemila marittimi di bassa forza imbarcati sulle navi sociali; e perciò si spiega come, con circa 10 mila uomini, le quattro compagnie sovvenzionate sopportino un onere annuo di ben 14 miliardi. È necessario mettere poi in rilievo che su 50 miliardi di spese, 35 miliardi rappresentano erogazioni che restano in Italia a favore di personale e di industrie italiane. E, se teniamo conto del profilo sociale che ha questa spesa così ingente, vediamo che esiste una contropartita nell'assorbimento di un cospicuo numero di marittimi e di altri prestatori di opera. Nella voce « ammortamento » vi sono circa 5 miliardi di accantonamento per il rinnovo del naviglio. È una spesa notevole che varia da nave a nave e che è destinata ad aumentare a mano a mano che si intensificano le nuove costruzioni. Sono spese insopprimibili; ma, di fronte alla loro incidenza sulla gestione e, di riflesso, sulla entità delle sovvenzioni, è lecito domandarsi se vi è per il Tesoro la possibilità di chiederne la riduzione.

Ho esaminato ogni voce ed ho constatato che queste spese in generale sono giustificate, e che degli interessi passivi, che — come ho detto — ammontano a 3.750 milioni, un miliardo e 635 milioni sono da attribuirsi al ritardato pagamento da parte dello Stato dei crediti delle quattro società.

Le spese generali, che comprendono le imposte per 270 milioni, la pubblicità in Italia e all'estero, per 400 milioni, e le spese generali propriamente dette per 930 milioni, possono essere suscettibili di qualche riduzione. Ma, se teniamo conto delle spese di ammortamento, di 5 miliardi, delle spese per i combustibili, di altri 5 miliardi, delle spese per il personale, ammontanti a 14 miliardi, non credo — onorevole Fiorentino — di poter arrivare alla conclusione alla quale ella, con troppa leggerezza, è arrivato quando ha affermato che attraverso la « Finmare » si sperpera il pubblico danaro.

FIorentINO. Lo dimostrerò.

MONTICELLI, *Relatore*. Così pure non è fondata l'asserzione che i 9 miliardi di deficit rappresentino qualcosa di veramente preoccupante. Si è mai domandato cosa paga lo Stato; nel ramo ferroviario, per sopperire al deficit delle ferrovie dello Stato? 43 miliardi: a tanto ascende il deficit del bilancio ferroviario.

FIorentINO. Cosa significa questo?

MONTICELLI, *Relatore*. Significa che non può preoccupare un deficit di 9 miliardi, quando questo serve a mantenere le nostre

## DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 16 OTTOBRE 1951

linee, a garantire la continuità dei nostri traffici, a far sì che i nostri passeggeri possano avere la sicurezza di vedere la nostra bandiera sventolare sulle navi che arrivano in tutti i continenti!

Ma vi è qualcosa di più. Si è mai domandato, onorevole Fiorentino, a quanto ammontava la sovvenzione a queste società nel 1939? Essa ascendeva a 210 milioni; e, se moltiplichiamo i 210 milioni per il coefficiente di svalutazione, che è comune in questi calcoli, cioè per il coefficiente 50, vediamo che si ottiene la cifra di dieci miliardi e mezzo, vale a dire molto di più di quei 9 miliardi che rappresentano l'attuale *deficit* finanziario delle società di preminente interesse nazionale.

È evidente pertanto che le linee da carico debbono essere lasciate all'armamento libero, tranne però quelle linee di cui l'armamento libero non potrebbe garantire la continuità nel periodo di depressione dei noli, ma che sono necessarie per regolare e mantenere inalterato il ritmo delle nostre esportazioni e importazioni di merce generali. All'armamento sovvenzionato deve essere invece riservato il compito di mantenere determinati traffici e determinate rotte, con una visione prevalentemente politica, a prescindere dall'utilità economica immediata.

Onorevoli colleghi, ritengo di aver esaminato completamente e compiutamente i risultati della nostra discussione. All'inizio del mio intervento ho sottolineato la nota comune a tutti coloro che sono intervenuti nella discussione di questo bilancio, quella di ricordarsi della marina mercantile. Ricordarsi della marina mercantile vuol dire aiutarla a riconquistare le posizioni perdute, e, per far ciò, è stato detto mille volte, e non mi stancherò di ripeterlo, bisogna guardare alla qualità del nostro naviglio e a quella del personale.

Occorre una politica marinara che sia veramente tale e diversa da quella prima perseguita. Si tratta di una questione di vita o di morte: in un paese come il nostro, dove l'economia agricola è insufficiente alla popolazione sovrabbondante, dove l'industria versa in grave crisi in quasi tutti i settori, io penso che l'e-

conomia dei traffici marittimi possa e debba costituire una fonte di risorse, una fonte di lavoro, una fonte di ricchezza.

E dobbiamo guardarci attorno: ho scritto nella mia relazione che 5 milioni di tonnellate sono in costruzione nel mondo.

E dobbiamo guardare al passato: Pisa, Amalfi, Genova e Venezia sono i quattro gonfaloni delle gloriose repubbliche marinare che continuarono nell'evo di mezzo la gloria di Roma!

Da molti lidi stranieri, dall'India, dal Pakistan, dalla Rhodesia, dal Kenia, viene a noi rivolta continuamente una richiesta: torneranno le linee italiane? Il Parlamento deve rispondere: torneranno! Torneranno su tutti i mari, dove siamo stati e dove i nostri connazionali hanno interessi.

Torneranno le linee italiane nell'estremo oriente, nell'Asia e nell'Australia, nel Sud-Africa ed oltre Suez, e quella bandiera che il 16 settembre 1951 fu donata alla marina mercantile italiana dal cuore della città del più grande navigatore di tutti i tempi e di tutti i paesi, in un'atmosfera di concorde unità fra tutte le città marinare d'Italia, sventolerà nuovamente su quei mari, dimostrando ancora una volta che questo nostro popolo « dalle molte vite » sa risorgere da una guerra tragica e dolorosa, di cui fummo tutti attori e spettatori ad un tempo, e riprendere i suoi volentieri, fecondi e pacifici traffici nell'unione delle nostre genti, secondo le nostre insigni tradizioni marinare, in un grande spirito di solidarietà e collaborazione internazionale! (*Applausi al centro e a destra - Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato al pomeriggio.

**La seduta termina alle 14,5.**

---

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. GIOVANNI ROMANELLI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI