

CCC.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 SETTEMBRE 1949

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDI

DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:		DOMINEDÒ	11356
PRESIDENTE	11323	MELIS 11357, 11374, 11372,	11373
Disegni di legge (Approvazione da parte di Commissioni in sede legislativa):		CHIARAMELLO	11357
PRESIDENTE	11323	MAZZA, <i>Relatore</i>	11358
Per l'anniversario delle Quattro Giornate di Napoli:		SARAGAT, <i>Ministro della marina mercantile</i>	11359, 11370
SANSONE	11324	GIULIETTI	11367, 11368
LEONE	11324	LUCIFREDI	11372
SALERNO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	11324	DE GASPERI, <i>Presidente del Consiglio dei ministri</i>	11373
PRESIDENTE	11324	Interrogazioni (Annunzio):	
Disegni di legge (Presentazione):		PRESIDENTE	11377
GONELLA, <i>Ministro della pubblica istruzione</i>	11324		
PACCIARDI, <i>Ministro della difesa</i>	11356		
PRESIDENTE	11324, 11357		
Disegno di legge (Seguito della discussione):			
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (380)	11325		
PRESIDENTE	11325, 11353, 11368, 11371, 11372, 11373, 11375, 11376		
LIGUORI	11325		
SALIS	11328		
JACOPONI	11330		
TROISI	11334		
SERBANDINI	11339, 11365		
POLANO	11343, 11373		
MANNIRONI	11348, 11371		
CAPALAZZA	11350		
GATTO	11353		

La seduta comincia alle 16.

SULLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi i deputati Carratelli, Gui, Moro Francesco, Mussini e Vetrone.

(Sono concessi).

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che nella sua seduta di stamane, in sede legislativa, la IV Commissione permanente (finanze e tesoro) ha approvato i seguenti disegni di legge:

« Norme per la emissione di azioni e di obbligazioni delle società » (621);

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

« Nuove norme in materia di registrazione dei materiali radioelettrici » (678);

« Proroga al 30 giugno 1950 della legge 24 novembre 1948, n. 1437, concernente modalità di pagamento delle integrazioni dei bilanci E. C. A., delle indennità di caro-pane e di altre spese » (717);

« Cessazione dell'efficacia, a decorrere dal 31 dicembre 1949, dell'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 1° febbraio 1945, n. 32 » (754).

Per l'anniversario delle Quattro Giornate di Napoli.

SANSONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANSONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero qui ricordare ed esaltare le Quattro Giornate di Napoli di cui oggi ricorre l'anniversario, anniversario che è stato dichiarato festa civile con legge del Parlamento.

Sei anni fa, per le piazze di Napoli, il popolo e in specie i ragazzi, i giovani dai quindici ai vent'anni, spontaneamente, come un sol uomo, insorsero contro i nazi-fascisti, combattendo a viso aperto contro uno degli eserciti più forti del mondo. Ricorderemo qui, per tutti, quel ragazzo di quindici anni che in piazza della Carità lanciò contro i cingoli di un carro armato una sbarra di ferro e dopo aver, con l'aiuto di suoi giovani compagni, sopraffatto i conducenti, riuscì ad incendiare il carro stesso segnando così l'inizio della rivolta del popolo di Napoli contro l'oppressore.

Non è una esaltazione vana che vogliamo fare in questa Camera, né è semplicemente formale, né demagogica, ma vogliamo veramente ricordare questo sforzo iniziale del popolo napoletano, seguito da quello di tutto il popolo italiano contro i nazifascisti per riscattare dei valori fondamentali da porre a base dell'Italia rinnovata.

Oggi, onorando il popolo di Napoli, noi siamo orgogliosi di esaltare questi valori; e vorrei pregare la Camera di tener fede ad un impegno morale nei confronti di tutti coloro che combatterono, affinché in Italia vi sia una vera libertà ed una vera giustizia sociale. (*Applausi*).

LEONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONE. Onorevoli colleghi, le Quattro Giornate napoletane costituirono la prima manifestazione di spontanea reazione popolare e di resurrezione della coscienza nazionale.

Per questo loro valore e soprattutto per il loro carattere di genuina spontaneità, noi le ricordiamo al popolo italiano, non per esaltare un episodio particolare soltanto, ma per ricordare che Napoli, quando deve compiere il suo dovere patriottico, è in prima linea con le altre città d'Italia. (*Applausi*).

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero associarmi a nome del Governo alla celebrazione di questa data che onora il popolo italiano perché ricorda un periodo nel quale le forze vive e spontanee del popolo e della libertà, insorsero in difesa della indipendenza nazionale.

Ma questa data onora altamente anche il Mezzogiorno, perché nel Mezzogiorno, come nel 1821, si accese quella fiamma di rivolta e di eroismo popolare che doveva poi propagarsi e congiungersi con la fiamma di eroismo dei partigiani, per dare all'Italia tutta decoro, libertà e democrazia. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Sono certo di interpretare il pensiero e il sentimento dei colleghi di tutti i settori della Camera e di ogni parte d'Italia, associandomi alla nobile rievocazione delle eroiche Quattro Giornate del popolo napoletano. (*Applausi*).

Presentazione di disegni di legge.

GONELLA, *Ministro della pubblica istruzione*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GONELLA, *Ministro della pubblica istruzione*. Mi onoro presentare i disegni di legge,

« Concessione di un contributo straordinario di lire 10 milioni a favore del Centro autonomo italiano della Fondazione internazionale P. E. N. (*Poets Essayists Novelists*) per l'esercizio finanziario 1948-49 »;

« Concessione, da parte dello Stato, di un contributo straordinario a favore dell'Accademia nazionale d'arte drammatica e della Accademia nazionale di danza, per il loro funzionamento negli anni scolastici 1947-48 e 1948-49 ».

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

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Stato di previsione della spesa del Ministero
della marina mercantile per l'esercizio finan-
ziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950.
(380).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950.

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

LIGUORI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, consentitemi di fare brevi rilievi sulla rinascita e sull'avvenire della marina mercantile italiana, sulla situazione dei cantieri, nonché qualche osservazione circa alcuni punti del bilancio.

Questi rilievi sul bilancio dopo l'approvazione di quello del tesoro, potranno sembrare intempestivi, come accennava ieri il collega onorevole Ducci; tuttavia noi dobbiamo farli per un nostro dovere di deputati, dobbiamo prospetarli anche perché non è escluso, come lascia sperare il relatore, come spera la Commissione, che possa aversi qualche miglioramento, e, soprattutto, per prendere posizione anche nei confronti dei futuri esercizi finanziari.

Si ha l'impressione che, quantunque la marina mercantile abbia fatto davvero notevoli progressi in questi ultimi anni, dopo il disastro della guerra, tuttavia non vi sia in tutti i dicasteri, adeguata valutazione dell'importanza di essa per il nostro paese.

Si è in verità bene operato — e ne va data lode ai ministri Aldisio, Cappa e Saragat, ai loro sottosegretari, ai loro collaboratori — si è bene operato, dicevo, in questi anni, e si è riusciti, in molto più breve tempo che non sperassimo, ad ottenere progressi notevoli e ad avviare una ripresa che veramente fa onore al nostro paese.

Tuttavia — dicevo — non mancano incomprendimenti. Fu già buona cosa l'istituzione del Ministero della marina mercantile per la prima volta in Italia. Invero quale direzione generale e quale sottosegretariato di altri dicasteri, la marina mercantile era stata alle dipendenze della marina militare, dei trasporti, dell'industria, delle poste, delle comunicazioni, e ancora della marina militare dopo l'ultima guerra. Ed io ricordo i passi che facemmo frequentemente nel 1944 a Napoli, durante il Governo di Salerno, per ottenere, fin dai primi momenti della ricostituzione del

Governo democratico, che la marina mercantile fosse svincolata dalla marina militare. Ci siamo riusciti col provvedimento del 1946; provvedimento davvero opportuno!

Però non basterà questo solo provvedimento, se noi non riusciremo ad avere i fondi adeguati, necessari per la rinascita della nostra marina. Su un totale di 1.216 miliardi destinati complessivamente ai bilanci di tutti i ministeri, la marina mercantile, ottiene soltanto 4 miliardi e 71 milioni. Sono pochi! Il relatore parla di modestia del bilancio, e con i suoi ripetuti, reiterati « invano » espone la situazione nella quale si è trovato lo stesso onorevole ministro nelle sue richieste e in cui si è trovata la Commissione. Tuttavia il relatore lascia sperare che, nonostante l'approvazione del bilancio del Ministero del tesoro, previo adempimento di formalità di legge, si possano ottenere maggiori stanziamenti.

Cifra assolutamente irrisoria, dicevo, perché io penso, e molti con me pensano, che la nostra marina mercantile deve tendere ad ottenere uno dei migliori posti nella competizione marittima internazionale. A questo danno diritto la tenacia, la competenza dei nostri armatori, la buona organizzazione delle società che gestiscono le linee di preminente interesse nazionale, il valore e lo spirito di sacrificio dei nostri equipaggi. È pacifico che la disponibilità di naviglio mercantile è di grande importanza per l'Italia.

Tutti ricordiamo che nell'anteguerra 1914-1918 erano le fonti per il saldo della nostra bilancia commerciale: valuta dei turisti, rimesse degli emigranti, noli della marina mercantile. Ora, è necessario valorizzare e potenziare ulteriormente queste fonti.

Per quanto riguarda le merci, le statistiche ci insegnano che nel 1939 noi ne importavamo 25 milioni di tonnellate; 24 nel 1938, 30 nel 1927-29. Le esportazioni si aggiravano su di un sesto di queste importazioni. Ebbene, nelle importazioni prevaleva la bandiera italiana. La marina italiana riusciva a trasportare dal 50 al 61 per cento delle importazioni nel 1921-27, nel 1936-37 questa cifra, già notevole, saliva al 76 per cento, nel 1938 si arrivava addirittura all'81 per cento.

Per quanto riguarda la marina da passeggeri tutti sappiamo quanto fossero apprezzate le nostre navi, i nostri *liners*, dal pubblico mondiale, dai turisti di tutto il mondo; le nostre navi erano effettivamente in prima linea da questo punto di vista. Ebbene, la nostra marina era al sesto posto prima della guerra con tre milioni 448 mila tonnellate.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Veniva subito dopo quelle dell'Inghilterra, degli Stati Uniti, del Giappone, della Norvegia, della Germania.

Quale è la situazione del dopo guerra? La conosciamo tutti ed è inutile insistere. Subimmo una dolorosa falce, che ridusse la nostra flotta ad un decimo, forse anche meno di quella anteguerra. Ebbene, in pochi anni siamo riusciti già a risalire a due milioni 460 mila tonnellate credo (con l'ultimo apporto dei due *Conti*: il « *Biancamano* » ed il « *Conte grande* » di recente restituitici).

Effettivamente la legge sui recuperi e soprattutto l'apporto delle navi *Liberty* e di navi acquistate all'estero ci hanno messo in condizione di fare questi grandi progressi e, ripeto, ne va data lode a coloro che hanno collaborato a questa rinascita.

La recente legge sulle costruzioni navali prevede 260 mila tonnellate di costruzioni. Il ministro Saragat nel suo discorso del 27 ottobre alla Camera diceva (è importante tener presente queste previsioni in relazione al programma futuro): « Noi pensiamo che nel quadro degli aiuti che riceviamo dall'America attraverso il piano Marshall e con i finanziamenti che possiamo ricavare dal fondo-lire, alla fine del 1951-52 il tonnellaggio della nostra flotta mercantile, se faremo una politica di costruzione seria, potrà in cifra totale, essere di 3 milioni 105 mila tonnellate, ripartito come segue: navi da passeggeri, 530.000 tonnellate; navi da carico, 1.800.000 tonnellate; navi cisterna, 750.000 tonnellate; navi di tipo speciale, 25.000 tonnellate ».

Orbene, quel traguardo del 1952 è per noi della massima importanza. Invero, nel 1952 finiranno gli aiuti E. R. P. e noi dovremo essere in condizioni di raggiungere o avvicinarci a quel pareggio della bilancia commerciale, di cui poco prima abbiamo parlato. La nostra marina mercantile potrà dare, come nell'anteguerra 1914, forse anche più di allora, un notevole apporto per il pareggio della bilancia commerciale o almeno per farci avvicinare al pareggio. Occorre però una politica marinara avveduta, ampia, intraprendente, audace, capace di imporsi nell'aspra contesa internazionale.

Si tenga presente che la marina mondiale supera oggi i 79 milioni di tonnellate. Nella relazione Casardi leggo 84 milioni, però vi è una nota relativa alle perdite della marina giapponese. Siamo a 79-80 milioni di tonnellate.

Ebbene, nell'anteguerra 1914, la marina ne contava 45. Come disse giustamente l'onorevole Corbino, molte di quelle navi sareb-

bero andate demolite se non vi fossero fosse minacce all'orizzonte.

Per quanto riguarda l'Italia, i nostri bisogni non sono aumentati. Questo fatto — dicevo — impone un programma avveduto soprattutto per quanto riguarda i tipi, le caratteristiche delle navi. Questo è un punto essenziale per quanto riguarda il programma futuro. Le numerose richieste per nuove costruzioni, previste dalla legge 8 marzo 1949, n. 77, dimostrano che l'armamento si rende conto della necessità non solo di sviluppare la marina in tutti i settori, ma di dotarla di naviglio modernissimo, capace di reggere alla concorrenza internazionale ed affermarsi vittoriosamente, e soprattutto capace — e questo è il punto essenziale — di risparmiare notevolmente per quanto riguarda i combustibili. Risparmio che porterà ad economia di valuta.

Questo nell'interesse degli armatori, nell'interesse degli equipaggi, nell'interesse soprattutto dell'economia nazionale.

Se a questa audacia dei nostri armatori, se a questa coscienza marinara dei nostri armatori, si unirà il ragionevole adeguato aiuto che indubbiamente il Governo vorrà dare e la necessaria disciplina degli equipaggi che meritano ampia lode, o, meglio, la disciplina del vulcanico agitatore degli equipaggi (che speriamo si sarà persuaso a non sciupare ulteriormente la sacra arma dello sciopero!), noi indubbiamente potremo fare ulteriori, notevoli progressi. (*Applausi*).

Penso che l'attuale legge Saragat sulle costruzioni navali dovrebbe essere integrata da un programma di ampio respiro, da un programma con uno sviluppo di almeno dieci anni, in modo da consentire agli armatori e 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, quella necessaria discesa dei costi che interessa soprattutto lo Stato, il quale si è dovuto ora addossare l'onere non indifferente dei maggiori costi dell'industria dei cantieri nazionali.

Tuttavia, sarebbe grave errore fissare l'attenzione solamente alle nuove costruzioni. A parte che non tutti gli armatori sono in condizioni di poter provvedere a costruzioni navali, occorre tener presente quanto avveniva all'anteguerra: l'acquisto, all'estero, di navi di seconda mano. L'acquisto di queste navi è importante per noi. Invero, io

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

penso che il programma relativo alle nuove costruzioni ci potrà mettere sì e no in condizione di sostituire le navi che a mano a mano dovranno essere radiate; ma non saranno sufficienti queste nuove costruzioni a darci il naviglio necessario. Per queste navi acquistate di seconda mano, l'esperienza insegna che, mentre alcune voci della gestione sono più onerose, altre viceversa, com'è notorio, sono minori. Ed invero costano di meno delle navi di recente costruzione, le quote di ammortamento sono inferiori, gli interessi sono inferiori.

Nell'anteguerra noi avevamo bisogno di non meno di 600.000 tonnellate di rottami metallici. La nostra industria siderurgica ne aveva necessità. Orbene, gran parte dei rottami erano ricavati precisamente da queste navi.

L'onorevole Saragat ha accennato, in un suo discorso alla Camera, ad acquisti di questo genere, effettuati nel 1946, senza indicarne l'entità, che credo non sia molto notevole. L'acquisto di queste navi ha un aspetto utilissimo per lo apporto, di cui parlavo, all'industria siderurgica. I capitali impiegati venivano ammortizzati in pochi anni e i rottami finivano per avere prezzi bassi. Di solito, quando l'armatore aveva proceduto alla vendita, l'ammortamento era stato quasi effettuato. Si era creata un'industria fiorente alla quale si dedicavano molti cantieri. La ripresa di questa consuetudine, la facilitazione di questi acquisti da parte del Governo, metterebbe in condizioni di fronteggiare i bisogni dell'industria siderurgica, poiché occorre tener presente che per i cantieri in riparazione si profila purtroppo una crisi durissima, della quale già abbiamo i primi sintomi.

In una mia interrogazione a proposito di acquisti di navi all'estero, chiedevo che fossero ripristinate alcune esenzioni scadute il 31 agosto 1948: riduzione del diritto di licenza doganale al 2 per cento, esonero dalla tassa di registro e dall'imposta sull'entrata. L'onorevole sottosegretario nella seduta del 13 giugno, mi assicurò che il provvedimento era prossimo; solamente, la sua applicazione sarebbe scaduta il 31 dicembre 1949. Io feci notare che questa scadenza era troppo vicina. Questo progetto non si profila ancora all'orizzonte parlamentare. Insisto perché venga, al più presto, presentato questo disegno di legge e che si consenta un termine più ampio che permetta agli armatori di provvedere agli acquisti.

L'ulteriore incremento della marina mercantile, che deriverebbe da queste esenzioni

e facilitazioni che importerebbero un'economia del 14 per cento — mi pare — avvantaggerebbe soprattutto gli armatori più modesti che non possono provvedere a costruzioni navali e gioverebbe ad una maggiore produzione valutaria, ad un'economia di valuta per quanto riguarda i noli passivi, all'assorbimento di marittimi disoccupati, all'assorbimento di mano d'opera dei cantieri. In definitiva, il provvedimento gioverà allo stesso incremento delle entrate fiscali, giacché, con l'andare del tempo, è noto che il movimento marinaro porta notevoli incassi fiscali.

Altra facilitazione da introdurre, onorevole ministro, è quella di aumentare la quota di valuta, prodotta dai noli, da utilizzare nell'acquisto di navi all'estero. Questa quota fu aumentata dal 10 al 50 per cento: quota ancora insufficiente, se si tengano presenti due fattori: la diminuzione dei noli ed il fatto che essi sono quotati in scellini, per cui si hanno anche le conseguenze della svalutazione della sterlina.

La legge sulle costruzioni navali, come dicevo, giova alle nuove costruzioni, ma non giova in pieno alle riparazioni. La nostra marina mercantile invero è oggi costituita per la quasi totalità da navi giovani. Come è noto le navi di età molto giovane non hanno bisogno di grandi riparazioni. Queste cominciano a diventare necessarie dal quindicesimo anno di età in poi. Vi è perciò da temere una crisi maggiore. Di qui la necessità di alleggerire questa situazione nera con queste facilitazioni per l'acquisto di navi di seconda mano e con un indirizzo dei cantieri verso la demolizione delle navi. Occorre, inoltre, incoraggiare l'acquisto all'estero di navi in condizioni di avaria; anche queste di costo inferiore alle navi nuove: acquisti quelli in esame, notevolmente praticati dagli armatori nell'anteguerra.

Onorevole ministro e onorevoli colleghi sarebbe forse opportuno pensare alla istituzione di un contributo speciale dello Stato per l'acquisto di dette navi di seconda mano, qualora siano riparate in cantieri nazionali.

Dell'industria della pesca si è già parlato ampiamente in questa Camera ed al Senato in altra occasione, ne ha parlato ancora ieri l'onorevole Ducci. Ricorderò di passaggio che, a proposito della ripartizione delle competenze circa la pesca fra Ministero dell'agricoltura e delle foreste e Ministero della marina mercantile, a proposito della sistemazione della pesca, l'onorevole Saragat dichiarava essere suo intendimento elevare a ser-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

vizio autonomo nell'ambito del ministero tutta la complessa organizzazione relativa alla pesca stessa. « Mi riservo — egli diceva — perciò, di presentare al più presto al vostro esame un progetto sull'ordinamento della marina mercantile, nel quale trovi adeguata sistemazione l'organizzazione della pesca ». Questo l'onorevole Saragat dichiarava l'anno scorso; io formulo l'augurio che questo progetto possa venire presto all'esame della Camera.

Nel dopoguerra si è insistito a far pagare ai motopescherecci prezzi molto cari, per quanto riguarda il combustibile, che costituisce una delle spese più importanti di questa industria. So che sono in corso, o che sono stati attuati di recente, provvedimenti al riguardo; credo che dovrebbero essere accompagnati da agevolazioni fiscali e, soprattutto, dalla diminuzione dei numerosi ed onerosi contributi assicurativi contro gli infortuni e simili.

Due parole per le pensioni dei marittimi, salvo a riparlarne, a suo tempo, più ampiamente. Qualcosa si è fatto, ma molto occorre fare. So che dei provvedimenti sono in corso di studio. Questa è categoria veramente benemerita, la quale ha dato il suo contributo a ben due guerre, ed è categoria che va aiutata ed assistita quanto più possibile. Oggi i pensionati marittimi versano in difficili condizioni!

Infine, vengo brevemente ad alcuni capitoli del bilancio; molti stanziamenti ma, purtroppo, insufficienti.

Capitolo 35: fitto locali; manutenzione ordinaria dei fabbricati delle capitanerie di porto: 7 milioni! Questo significa che le capitanerie di porto dovranno continuare a rimanere nell'attuale stato di abbandono, che in verità non è molto decoroso. Le capitanerie di porto, oltre ad una funzione tecnica ed amministrativa, hanno anche una notevole funzione di rappresentanza; specie quelle di alcuni porti dove arrivano stranieri. Esse devono essere messe perciò in condizioni di rispondere a questa funzione di rappresentanza.

Capitolo 36: spese di ufficio per le capitanerie di porto: 4 milioni. Anche questo stanziamento è insufficiente; ed in proposito vorrei raccomandare all'onorevole ministro che si studiasse una buona volta il problema di dare agli ufficiali l'alloggio nelle capitanerie. L'alloggio dovrebbe essere loro assicurato. È noto che il comando generale delle capitanerie non riesce spesso a fare trasferimenti appunto per mancanza di questi locali. Occorre porre fino al più presto possibile a questo stato di cose.

Capitolo 40: attrezzi, arredi, mobili e mezzi nautici per le capitanerie di porto; corpo di guardia; imbarcazioni; illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese telefoniche; carburante e lubrificante. Venti milioni sono assolutamente inadeguati.

Capitolo 43: spese relative all'esercizio dei mezzi nautici adibiti alla vigilanza sulla pesca. Con soli 5 milioni è impossibile provvedere alla repressione ed alla prevenzione, che sono indispensabili, per impedire la pesca di frodo, se non vogliamo vedere distrutto il nostro patrimonio ittico.

Al capitolo 51 andrebbe del pari aumentato lo stanziamento di 25 milioni per l'acquisto e riparazione straordinaria di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto adibiti ai servizi delle capitanerie di porto e uffici dipendenti.

E poiché stiamo parlando delle capitanerie di porto, vorrei fare un'osservazione per quanto riguarda i delegati di spiaggia.

Si potrebbero utilizzare i capitani di lungo corso che non navigano o che sono pensionati; si potrebbero utilizzare gli ufficiali che sono in sedi secondarie e che spesso perdono tempo: potrebbero essere mandati nelle capitanerie maggiori che molto sovente hanno personale assolutamente inadeguato ed insufficiente. Speriamo che nel prossimo esercizio, finanziario, se non prima (come si augurano il relatore e la Commissione), si possano tener presenti queste ed altre necessità di ulteriori stanziamenti per il bilancio della marina mercantile.

La nostra marina, onorevoli colleghi, ha gloriose tradizioni: è rapidamente risorta dopo la guerra e deve tornare agli antichi splendori con miglioramenti nelle caratteristiche e nei tipi di navi. Questo noi auspichiamo, nell'interesse dell'economia nazionale, nell'interesse dell'Italia. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

SAILIS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il paese non può non constatare lo sforzo del governo nazionale per la ricostituzione del naviglio mercantile italiano e per la ripresa dei traffici interni ed internazionali. D'altra parte il Parlamento stesso, con apposita legge, ha apprestato i mezzi finanziari perché la riconquista delle vecchie posizioni nel campo marittimo sia presto un fatto compiuto. In questo campo la guerra ci ha inferto una dura ed umiliante lezione, le cui conseguenze possono essere progressivamente eliminate e sanate, non con gli scio-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

peri ad oltranza annientatori delle favorevoli possibilità offerte alla nostra rinascita, ma con l'apporto continuo, incessante, collaborativo di tutti i fattori disponibili: del capitale e del lavoro. Le comunicazioni regolari ed intense, se da un punto di vista morale e sociale servono ad affratellare i popoli ed a unirli nell'ansia di un progresso e di una civiltà universalmente diffusi e goduti, dal punto di vista economico costituiscono una dimostrazione della potenza di un popolo.

Per l'Italia, paese povero, per tre lati circondato dal mare, non vi è possibilità di rinascita senza un naviglio mercantile che, solcando i mari vicini e lontani, la metta nella condizione di respirare e di vivere. Vorrei anzi dire che per l'Italia è inutile, allo stato delle cose, parlare di giustizia sociale se prima non abbiamo creato le premesse di un'equa distribuzione di ricchezza, la quale si consegue anche con il traffico interno ed internazionale.

Nella relazione del collega onorevole Mazza sul disegno di legge in discussione si rileva che sono stati notevolmente migliorati i servizi di linea indispensabili e transoceanici, gestiti dalle varie società armatoriali nazionali. Così è stata resa giornaliera la linea Napoli-Palermo, sono state ristabilite le comunicazioni tra Genova e Livorno con la Corsica, sono stati ristabiliti i collegamenti con Tunisi e Tripoli, è stata ripristinata la linea per l'Australia e così pure migliorate le comunicazioni col sud-America.

Si dice quel che si è fatto, ed è obiettivamente giusto, com'è altrettanto giusto che il Governo ascriva ciò a suo misurato titolo d'orgoglio; ma sarebbe stato bene, in uno stato di previsione, parlare anche delle esigenze incombenti che occorre ancora soddisfare. È qui che si inseriscono le comunicazioni della penisola con la Sardegna, comunicazioni la cui irregolarità è talmente grave da ridurre l'isola ad una veramente immeritata situazione coloniale. Il problema, in verità, non è solo di oggi. Lo Stato si è mostrato sempre, in proposito, indifferente e sonnacchioso; ha ricorso alle mezze misure positive, sia pure patinate ed ingrandite con la demagogia patriottarda mirante ad esaltare a parole l'eroismo e la fedeltà dei sardi alla madre patria.

Oggi la situazione non è solo tragica, è offensiva e insopportabile. Dovete sapere, onorevoli colleghi, che i sardi sono segregati oggi dalla penisola più che non lo siano, o che non lo fossero una volta, i territori non metropolitani d'oltre mare. Folle di donne e

di uomini attendono per giorni e per notti ad Olbia in attesa di potersi imbarcare sulle navi incapaci di trasportarli tutti nel continente. Vi sono stati dei momenti, nei quali l'attesa è durata persino 15 giorni, e le prenotazioni delle cuccette e dei posti, si dovevano fare anche una quindicina di giorni prima che una persona potesse trasferirsi sulle coste continentali.

I sardi non godono ancora, neanche nell'attuale stato democratico, della libertà di locomozione. Essi devono ancora conseguirla questa libertà, che non è inferiore alla conseguita libertà di coscienza e di pensiero. Lo spettacolo di Olbia non è europeo, non è neanche, quasi direi, africano, ma di regioni ancora giacenti nell'ombra della barbarie. I rapporti economici sono ostacolati, cristallizzati in una andatura penosa, e le conseguenze le pagano i sardi, i quali, per questo stato di cose, spendono di più, e necessariamente comprano di meno con grave e penetrante incidenza sulle loro condizioni economiche e spirituali, igieniche e sanitarie. In questa situazione nessun popolo può redimersi.

A dire il vero, il Governo, a mezzo del ministro Saragat, ha promesso di risolvere il problema. Possiamo anche non dubitare. Ma il problema va risolto con coraggio, senza indulgere a nessuno. È la soluzione la si trova solo nel far gestire nuovamente la linea marittima Olbia-Civitavecchia dalle ferrovie dello Stato, anziché da una società privata, che non ha interesse alcuno a favorire la Sardegna.

Con la scusa che la linea marittima Olbia-Civitavecchia è gestita da una società privata, gli impiegati statali risiedenti in Sardegna e tutti coloro che hanno diritto ad un prezzo minimo non possono godere interamente delle tariffe di favore di cui godono gli altri cittadini italiani. Lo stesso biglietto circolare per l'Anno Santo, per la identica causa, esclude i sardi dai benefici di cui godranno tutti gli altri cittadini metropolitani e persino gli stranieri che converranno a Roma. Soltanto le proteste riusciranno a fare ottenere, in via di elemosina, qualche concessione. Ma sia detto forte che qui non deve trattarsi di elemosina, né di una occasionale remissività, ma di comprensione e di giustizia. Più precisamente: di moralità nazionale. Non vi parlo neanche, onorevoli colleghi, del modo nel quale viaggiano i meno abbienti nella terza classe per tredici e quattordici ore di mare, spesso tempestoso. Si arriva ad Olbia e Civitavecchia abbruttiti,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

come stracci, come se si fosse arrivati da un altro mondo. Sarebbe umano che si pensasse a stabilire delle cuccette ed un salone anche per la terza classe.

Chiedo al Governo che, al di là delle fatue promesse fatte da tutti i governi, compreso quello fascista che dichiarò di avere finalmente scoperto la Sardegna, dica ai sardi, ormai stanchi, e dica soprattutto chiaramente e sinceramente, quali provvedimenti intende adottare per rendere giustizia ad una terra che, quando fa comodo e piacere, si proclama, a parole, lembo avanzato della madre patria. Questa domanda non è mia; ma è di tutti i sardi di tutti i partiti. Di tutti i sardi che hanno diritto di avere dal Governo, e dal signor ministro Saragat in particolare, una risposta che non sia fatta del solito formulario attendista e scivolante, ma che sia particolareggiata, precisa, ispirata alla giustizia, ad una vera e sentita fraternità nazionale. (*Applausi al centro*).

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

JACOPONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non vi è bisogno, ogni volta che si parla della marina mercantile italiana, di dire che questa è alla base della ricostruzione della economia nazionale del nostro paese. Dico che non vi è bisogno di ripetere, specie in quest'aula, questa frase che ormai sembra una frase fatta, ma purtroppo dobbiamo riconoscere tutti che nel nostro paese non siamo stati ancora capaci di sviluppare una coscienza veramente marinara, una coscienza marinara che permetta a tutta la nazione di trarre i vantaggi maggiori del traffico marittimo. La situazione geografica dell'Italia, paese disseminato dovunque da porti, bagnato dappertutto da acque, pone necessariamente uno sviluppo intenso, un potenziamento veramente solido della nostra marina mercantile. Per poter far concorrenza alle altre marine, per poter esportare ed importare tutti i prodotti necessari al nostro lavoro, oggi in larga misura si è obbligati a servirsi delle bandiere straniere. È vero che si è detto che la marina mercantile italiana si è presto ripresa dalla grave situazione in cui l'aveva lasciata la guerra, ma non bisogna dimenticare che noi, anziché fare una politica di costruzioni navali nei nostri cantieri, abbiamo acquistato un numero considerevole di navi mercantili, in modo particolare le famose *Liberty*, dall'America, navi che consumano terribilmente, che non raggiungono mai la velocità di dieci miglia all'ora, che resistono molto male all'urto dei mari, che hanno una

vita brevissima. Con lo sviluppo delle costruzioni negli altri cantieri di tutti i paesi navali del mondo, come potremo noi, con simili carcasse, fare una concorrenza di interesse nazionale per l'economia del nostro paese? Se il nostro Governo avesse studiato più attentamente ed esaminato con maggiore accortezza la necessità di far lavorare i nostri cantieri, senza consentire agli armatori facili guadagni negli acquisti di navi straniere, oggi forse avremmo l'orgoglio di vedere molte più navi solcare i mari, costruite dalla capacissima mano d'opera nazionale.

Ed insieme a questo problema vi è quello dello sviluppo degli equipaggi della marina mercantile italiana, da carico e di linea, fattore anche questo, onorevoli colleghi, di carattere fondamentale, che noi dobbiamo studiare, perché, senza equipaggi capaci di condurre con maestria le loro navi attraverso tutti i mari del mondo, così da toccare con onore e ardimento tutti i porti di qualsiasi nazione marinara, noi anche in questo campo risentiremo molto della concorrenza straniera.

Ma bisogna preoccuparsi di elevare le condizioni morali, culturali ed economiche degli equipaggi italiani. Ed invece a che punto siamo? Io sono certo che se in questo momento potessi produrvi i contratti nazionali dei lavoratori dell'industria in confronto al famoso contratto marinaro troveremmo che la gente del mare ha avuto un trattamento e condizioni abbastanza inferiori in confronto di quelle dei lavoratori dell'industria. Non che io voglia prendere a confronto due categorie di onesti lavoratori, di persone che guadagnano il pane col sudore della fronte, ma bisogna tener conto di quale è la fatica, il disagio anche morale che ogni giorno il marittimo deve affrontare: lontano dalla famiglia di miglia e miglia, lontano dai figliuoli, lontano dagli affetti più cari, quasi sempre in terra straniera, con una lira che vale quello che vale, deve affrontare il cambio delle monete straniere, e quindi in condizioni economiche disagiate sotto ogni punto di vista, in condizioni morali assai diverse in confronto ai lavoratori che vivono in terra ferma.

Nonostante tutto questo c'è un contratto che non fa certamente onore agli armatori d'Italia, i quali, in questi ultimi anni, dagli anni della immediata liberazione ad oggi, hanno accumulato ricchezze che non c'è bisogno di far conoscere ai colleghi della maggioranza, ai signori del Governo, in quanto tutti sanno quale speculazione hanno condotto gli armatori d'Italia sulla fatica dei lavora-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

tori e sulle miserie stesse della nostra patria. Ebbene, i lavoratori del mare si sono messi in agitazione proprio per cercare di migliorare le loro condizioni, che rappresentano poi il tentativo di migliorare le condizioni della nostra marina (si dirà che l'agitazione è a getto continuo, che si fa per necessità politiche, che è dovuta ai fomentatori di disordini) ed è giusto che i marittimi, dopo aver sofferto i disagi della guerra che essi specialmente hanno conosciuto, abbiano anche il diritto di far sentire la loro voce. Perché esposti come sono a mille insidie è necessario si riconosca che, dopo aver avuto la possibilità di rimettere i piedi a terra senza lasciare la loro vita in fondo al mare, non debbano attendere mesi ed anni per ottenere un imbarco qualsiasi.

Ma anche quando sono a bordo la loro situazione non è ancora tranquillizzante, perché essi sanno che nove mesi passano presto e dopo nove mesi la legge di avvicendamento, li fa sbarcare, li rigetta nuovamente nella disoccupazione, nella miseria, nell'assillo più tremendo, perché nei lavoratori del mare vi è una caratteristica che li distingue da tutti gli altri lavoratori: abituati a combattere le onde del mare, abituati a vivere nei doppi fondi della nave, abituati a quella vita, difficilmente essi si adattano ad altro mestiere e difficilmente trovano altro impiego.

Ebbene, dopo aver navigato nove mesi, gettati a terra per legge, essi, fino a ieri, non hanno avuto diritto ad alcun sussidio. Ed allora, quando essi si agitano, quando questa categoria si mette in movimento per chiedere ciò che hanno diritto di chiedere tutti i lavoratori, essi che, come ben ha detto un collega ieri, hanno ben meritato della patria, si vedono negato il diritto al sussidio.

Ultimamente, con un minimo di comprensione, fu provveduto a stabilire una cifra, premio di avvicendamento: ma è bastato che i lavoratori del mare scendessero in nuova agitazione, perché gli armatori o il Governo cessassero immediatamente dal corrispondere questa cifra, questo premio di avvicendamento. È questa una bassa vendetta che si opera non solo contro il disoccupato, ma anche contro la sua famiglia, contro i suoi bambini.

Bisogna dunque dimostrare maggior comprensione verso questa generosa categoria di lavoratori perché, ripeto, è nostro interesse porli in condizione di affrontare più serenamente i problemi della vita e di non doversi più trascinare errabondi sulle banchine dei porti d'Italia.

Tutti i colleghi che hanno finora preso la parola sul bilancio della marina mercantile hanno poi parlato del problema dei pensionati, di tutti costoro che hanno tanto dato al paese, che hanno costituito l'orgoglio della nostra marina mercantile, recando i colori della patria in tutti i porti del mondo e che hanno tanto arricchito i nostri armatori. Che cosa dire di tutti costoro che oggi debbono vivere con tre o quattromila lire al mese! Che cosa dire di costoro che si agitano per reclamare un po' più di giustizia e un po' più di pane!

Ebbene, sembra che delle misure si stiano prendendo in favore di essi; del tutto inadeguate però ai loro bisogni. Troviamo modo, dunque, di tacitare questi bisogni, di rendere questa giustizia e vedrete, onorevoli colleghi, che agitazioni fra i lavoratori del mare non ne avremo, perché essi amano più di tutto di poter navigare, di poter trasportare i passeggeri all'estero e di poterli portare nel nostro paese, di poter esportare e importare tutti i prodotti, nell'interesse della nostra nazione.

E occorre anche, naturalmente, dare il massimo sviluppo alle capacità professionali di questa gente.

In realtà, ad eccezione di alcune scuole di ordine superiore, non vi sono istituzioni che curino la attrezzatura professionale della bassa forza, bassa forza, che ormai non si può più chiamare così. Non siamo più all'epoca della navigazione velica, oggi siamo di fronte a caldaie a nafta, a turbine, a servizi di sala, di coperta e di ponte che sono ormai scientifici, tale è la loro attrezzatura e il loro sviluppo.

Quindi, anche questa mano d'opera, composta dalla cosiddetta bassa forza, o dai cosiddetti comuni, avrebbe bisogno di insegnamento non soltanto pratico, ma anche teorico. Perché ciò consentirebbe di avere una maggiore disciplina a bordo, consentirebbe di avere una maggiore capacità di funzionamento di tutti i nostri servizi, e col miglioramento delle nostre linee di navigazione si richiamerebbe sulle nostre navi un traffico notevole di merci e di passeggeri. Ciò perché, in genere, il turista si servirà sempre di quelle navi che danno maggiore affidamento.

Non vi è una scuola che insegni le lingue al personale di camera. Ognuno di questi addetti — e ne abbiamo a centinaia che conoscono 3 o 4 lingue — ha dovuto istruirsi a proprie spese, ha dovuto attrezzarsi attraverso il suo sacrificio, sacrificando le ore del riposo e studiando per suo conto. Ancora non vediamo, nei bilanci della marina mercantile pre-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

senti e passati, che vi sia qualche cosa del genere.

Intanto da lungo tempo, con soddisfazione generale, la marina di linea sovvenzionata ha costituito il suo organico. Gli ufficiali di tutte le navi, sia che navighino o che siano a terra, percepiscono il loro salario. È una realizzazione importante che costa allo Stato e che incide sulle nostre sovvenzioni, ma nello stesso tempo giorno per giorno migliora le condizioni e le qualità dei nostri ufficiali di macchina e di coperta.

In tal modo noi abbiamo raggiunto uno stato maggiore che può fare invidia, senza ombra di sentimenti nazionalistici, a tutti gli stati maggiori delle marine mercantili di tutto il mondo.

Perché, allora, se si è compiuto uno sforzo in quella direzione non si è fatto altrettanto per gli equipaggi di bassa forza o « comuni », così come si chiamano? Perché tale privilegio deve essere costituito unicamente per gli ufficiali quando le stesse pene, gli stessi assilli, gli stessi contributi sono dati da tutti gli equipaggi di linea affinché la nave giunga nel porto di destinazione secondo gli orari fissati e in condizioni da permettere a tutti i passeggeri di avere il massimo delle soddisfazioni?

Non si è provveduto mai a questo. Non si è mai neppure tentato di sapere che spesa potrebbe comportare una realizzazione di questo genere. Ci siamo fermati al famoso premio di avvicendamento che, di fronte al più piccolo scoglio, si è insabbiato ed è rimasto lì con l'acqua fino in coperta!

Si è creato questo stato di cose: marittimi italiani di ogni categoria e grado hanno dovuto tentare di imbarcarsi su navi straniere e sulle famose navi panamensi di armatori italiani, di questi iperpatrioti, che, pur di accumulare milioni e milioni sul sudore dei lavoratori, non hanno esitato un solo momento a togliere dalla poppa delle navi la nostra bandiera per metterci quella di un altro Stato!

Ciò ha consentito loro, prima di tutto, di evadere agli impegni verso lo Stato, di versare il 50 per cento della valuta estera che incamerano, perché non sono più italiani, ma panamensi, e ha consentito loro di imbarcare la gente con lo stesso titolo con cui una volta si imbarcavano le ciurme, guidate dai famosi capi-barca, senza alcun contratto, col diritto di sbarcarli in qualsiasi porto, in qualunque momento, senza alcun diritto a provvidenze sociali e a tutto quanto loro compete secondo una legislazione umana!

Ebbene, noi abbiamo assistito a questo stato di cose, eppure si tratta di armatori italiani, di merci in genere italiane, di passeggeri italiani e di equipaggi italiani, senza porre un freno a queste ignominiose speculazioni che offendono il paese! Ciò, perché i problemi della navigazione, della marina mercantile, sono ancora largamente trascurati dal nostro Governo.

Del resto, la prova ci è data da un bilancio di questo genere: niente meno, per la marina mercantile un paese marinaro come l'Italia stanziava appena 4 miliardi e 76 milioni! Bilancio, però, lo si guardi bene, assorbito, si può dire per tre quarti, da una sola voce, e cioè dalla voce dei servizi postali e dei servizi sovvenzionati. Noi vorremmo che tali servizi assorbissero non soltanto 2 miliardi e 825 milioni, ma vorremmo che ne potessero assorbire 50. Ciò vorrebbe dire che lo sviluppo dei servizi di linea postali del nostro paese ha raggiunto un massimo. Ma, invece, si danno questi 2 miliardi e 825 milioni ad una sola voce, e il rimanente sarà poi sparpagliato per tutte le altre voci necessarie al potenziamento e allo sviluppo della marina mercantile.

Siamo sempre allo stesso punto: si trascura continuamente e costantemente la mano d'opera, si trascura il lavoratore. Infatti, all'articolo 24 che cosa si è stanziato? 14 milioni per sovvenzioni alla cassa nazionale per la previdenza della gente di mare e sovvenzioni agli istituti, associazioni e società varie attinenti alla marina mercantile, sussidi alla gente di mare, marinai, pescatori e loro famiglie.

Quattordici milioni: con ciò che costa la vita e col valore della lira, io domando agli onorevoli colleghi, al ministro Saragat e a tutto il Governo quale aiuto potremo dare noi e quale incremento a tutte queste diverse voci, con la meschina somma di 14 milioni!

Ed esiste l'altro problema, quello della pesca, che senza dubbio (ieri non ero presente) è stato ampiamente dibattuto dai colleghi che sono intervenuti in questa discussione. Problema, cioè, del potenziamento, del miglioramento della pesca atlantica, oceanica. E si tratta nientemeno che di 10 milioni, quando si sa che un paio di remi costano 50 mila lire e una rete da pesca 6 o 7 milioni. Andare al centro atlantico per sorvegliare questo lavoro assorbirebbe tutta questa voce!

Ma io non voglio discutere punto per punto le voci del bilancio perché 4 miliardi, in una situazione come quella attuale, si liquidano con molta rapidità tanto più quan-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

do quasi tre miliardi sono stati assegnati ad una sola voce.

Abbiamo parlato tante volte della necessità di incrementare e sviluppare la pesca. Ad un dato momento sembrava che si fossero raggiunti degli accordi con la Jugoslavia per consentire ai nostri pescatori di pescare in acque jugoslave. Ma, malgrado si siano invitati i pescatori dell'Adriatico a fare regolare domanda per partecipare a questa pesca, non una proposta è venuta ancora, non una domanda è ancora giunta alla Capitaneria di porto, ad esempio, di Venezia. Perché? Perché ogni pescatore dovrebbe versare una somma superiore ad un milione. E quando un lavoratore dispone di un milione liquido lo impegna in casa propria, non va a cercare l'amaro pane in casa altrui. Quindi i 750 milioni di cui all'accordo del nostro Governo con quello jugoslavo, sarebbe stato preferibile iscriverli su questo bilancio per consentire a centinaia di barche nostre di andare a pescare là dove il pesce è in abbondanza.

In tutto il bilancio si tiene pochissimo conto della situazione dei porti. Ci si interessa di questa questione o di quell'altra e non si è visto che oltre al problema della marina mercantile c'è quello della mano d'opera portuale, c'è quello dell'ordinamento dei porti, di una migliore attrezzatura di essi. Si dice che la mano d'opera portuale è in eccedenza e per tale ragione è difficile venirle incontro. Ma di chi è la colpa se lo stato di guerra ha richiamato su ogni parte d'Italia, in momenti di particolare difficoltà, quando le bombe venivano scaricate sui porti a tonnellate, nuove centinaia di lavoratori portuali? Per i lavoratori portuali non si è provveduto in alcun modo mentre in alcuni porti che potrebbero occupare al massimo sei, settecento persone, ve ne sono invece 1300. Si dice che le tariffe sono alte; tutti si lamentano ma non si è trovato il modo di liquidare questo stato di cose. Al contrario, ai lavoratori dei porti che svolgono la funzione sociale che tutti voi conoscete, si fa pressoché lo stesso trattamento dei lavoratori del mare. Perché anche ad essi, fino ad oggi, è negato il diritto al contributo di disoccupazione. Esisteva l'anno scorso una cassa integrativa. Per volontà del Ministero del lavoro questa cassa integrativa fu liquidata e i lavoratori dei porti crearono una nuova cassa integrativa, la quale oggi non è sufficiente a soddisfare i bisogni dei lavoratori disoccupati o che lavorano solo qualche giornata durante il mese.

Ebbene, noi abbiamo posto il quesito; noi, federazione dei lavoratori dei porti, abbiamo posto il quesito al Ministero del lavoro. Abbiamo dimostrato di avere il diritto di partecipare a questa integrazione, e nessuno ha potuto contestarlo. Però il Ministero si è comportato come un qualsiasi datore di lavoro.

Ieri doveva rispondere alle nostre richieste, ma ha rotto le trattative e ha detto che non c'è niente da fare. Se i lavoratori dei porti che mai hanno fatto uno sciopero dal 1945 ad oggi, che mai hanno fatto alcuna agitazione a carattere salariale, domani, perdendo la pazienza, cercheranno di ottenere ciò che loro si nega con altre forme, voi poi, onorevoli colleghi della maggioranza, signori del Governo, ci verrete a dire che si tratta di un'agitazione a carattere cominformista o politico.

Intanto si va sussurrando la necessità di diminuire la mano d'opera nei porti, di ridurre il ruolo alle necessità contingenti, ma non si pensa alla futura sistemazione delle centinaia di lavoratori che da quattro-cinque anni svolgono tale attività e dovranno essere licenziati. Li getteremo sul lastrico e diventeranno elementi di agitazione costante, perché pur essi hanno diritto alla vita.

In questi giorni da più parti si afferma che le navi dette di piccolo cabotaggio devono essere caricate e scaricate dagli stessi marittimi e non dai portuali.

Vi sarà sempre un lavoro da fare e perché si vuol vietare ai lavoratori dei porti di fare questo lavoro? Vuol dire che vi è un malvagio intento speculativo da parte dei proprietari di naviglio di piccolo cabotaggio.

Ma se ciò dal Governo fosse concesso, se ciò fosse concesso dal Ministero della marina mercantile, che cosa avverrebbe? Dozzine e dozzine di lavoratori dei porti del sud sarebbero in 24 ore messi letteralmente alla fame; si accrescerebbe la massa ingente dei disoccupati perché in questi piccoli porti si traffica solo col piccolo cabotaggio. Noi ci rendiamo conto che la situazione dei proprietari del naviglio di piccolo cabotaggio è una situazione molto grave e vorremmo fare qualche cosa per venire incontro a questi colpiti, ma non è possibile che le loro miserie le scarichino sul dorso dei lavoratori, che cerchino la via d'uscita dalle loro angustie facendo sopportare i pesi unicamente ai lavoratori, che dell'attuale crisi e della guerra scorsa nessuna responsabilità hanno. E di richiesta in richiesta, se si dovesse cedere su questo o altri terreni, domando dove andremmo a finire.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Il porto industriale di Marghera ha una grande attività e in questo momento lavora a pieno rendimento. Il porto industriale di Marghera utilizza la mano d'opera dei propri stabilimenti, rifiutando quella portuale. Così abbiamo centinaia di lavoratori del porto di Venezia che, pur essendo da 20-25 anni iscritti a tali lavori, fanno 3, 4, 5 o 7 giornate di lavoro al massimo al mese.

E così, in certi casi, si chiede che il lavoro di scarico sia fatto dai marittimi, per il porto di Marghera si chiede che sia di pertinenza unicamente degli industriali, a Livorno si vorrebbe che agli stabilimenti che hanno lo sbocco nel porto, fosse permesso di eseguire lo scarico con proprie maestranze. In tal modo, aderendo a queste richieste, verremmo a negare ogni ragione di essere alle stesse compagnie portuali. Noi speriamo, anzi siamo convinti, che il ministro della marina mercantile non aderirà alle richieste dei signori datori di lavoro che, così agendo, vorrebbero mettere in condizioni di fame e di continua agitazione questa forte categoria di lavoratori. Noi, d'altra parte, siamo disposti su questo terreno a battaglia e a difenderci, perché la quantità di pane che i lavoratori dei porti e del mare mangiano in questo momento è troppo ridotta.

Sempre in tema di bilancio, vi è un'ultima voce che riguarda gli uffici portuali del lavoro, con una assegnazione di 8 milioni e 150.000 lire di avanzo di gestione. A leggere questa cifra di avanzo di gestione mi sembra di tornare al 1942, quando Mussolini aveva preso l'abitudine di premiare i prefetti che facevano più economia sul razionamento: dava loro la medaglia d'oro, invece di darla a quelle eroiche popolazioni che venivano sistematicamente affamate dai prefetti fascisti.

Vi è un avanzo di gestione di 8 milioni e più. Perché? Perché non sono stati distribuiti ai lavoratori che in questo momento, specie nei porti, hanno fame nel senso letterale dell'espressione. Noi non sappiamo se ciò è dovuto alla svalutazione della sterlina e al potenziamento del dollaro, ma nei porti sono due mesi e mezzo che più di una giornata alla settimana non si lavora; e i lavoratori dei porti hanno lo stesso obbligo di quelli dell'industria: hanno l'obbligo due volte al giorno, ci sia o non ci sia lavoro, di rispondere alla chiamata, perché, altrimenti, con quattro assenze ingiustificate vengono cancellati dai ruoli. Perciò, noi domandiamo al ministro della marina mercantile che ai 9 milioni stanziati per la spesa: « Provvedimenti relativi

all'assistenza e alla tutela dell'integrità fisica e all'elevazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie », vengano aggiunti gli 8 milioni che non si possono accantonare; e di intervenire subito, perché in tutte le compagnie portuali d'Italia sabato si avranno delle grandi agitazioni, in quanto i lavoratori pretendono che i dirigenti anticipino loro delle somme.

In sostanza, onorevole ministro e onorevoli colleghi, il problema della marina mercantile è il problema chiave della ricostruzione dell'economia del nostro paese. Esso deve essere visto con altre idee, con altri propositi e con altre prospettive. Mentre si stanziavano somme di miliardi e miliardi per opere niente affatto utili al benessere delle popolazioni del nostro paese, si danno 4 miseri miliardi ad un ministero così importante, ad attività di così vasta mole. Noi ci auguriamo che la categoria dei lavoratori del mare, la categoria dei lavoratori dei porti, comprendano quale è il loro dovere perché vieppiù siano potenziate queste due attività del nostro paese; e facciamo comprendere anche al Governo che il nostro paese ha bisogno di uscire al più presto dalla triste situazione in cui lo ha posto la guerra, e potrà farlo proprio potenziando l'attività marinara. (*Applausi alla estrema sinistra*).

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

TROISI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, tratterò il problema della pesca, cercando di completare quanto è delineato, così efficacemente, nella relazione e quanto è stato detto sull'argomento dai colleghi che mi hanno preceduto.

Tralascierò qualsiasi riferimento alla pesca interna o d'acqua dolce (fluviale, lacuale, ecc.) che, com'è noto, è di competenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste; e mi occuperò invece della pesca « marittima ». Qui cade subito acconcio il rilievo, cui già ha accennato l'onorevole relatore, sugli inconvenienti derivanti dal frazionamento dei servizi relativi alla pesca. In realtà la pesca interessa un po' anche altri ministeri, oltre quelli dell'agricoltura e della marina mercantile: il Ministero degli affari esteri e quello del commercio con l'estero, per gli accordi con altri paesi; il Ministero dei lavori pubblici, per le questioni portuali; il Ministero del lavoro, per la previdenza sociale in favore dei pescatori, ecc.. Si avverte, pertanto, la necessità di un coordinamento, di una unificazione dei servizi centrali in una direzione generale, o commissariato o sottosegretariato.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Comunque, occorre organizzare adeguatamente gli uffici centrali se si vuole avere uno strumento idoneo a perseguire una politica organica della pesca che, come mi sforzerò di dimostrare, non può non avere rilievo sempre maggiore nel quadro della politica economica generale.

Chiariamo anzitutto il concetto di pesca marittima. Nel nostro ordinamento giuridico è considerata pesca marittima oltre quella eseguita nel mare (costiera e di alto mare), anche quella che si pratica: a) nei porti, lagune, laghi, stagni, canali e ogni altro bacino di acqua salata, sebbene siano in comunicazione con acque dolci, purché comunichino liberamente col mare, almeno durante una parte dell'anno; b) nelle acque dei fiumi e torrenti, dei canali navigabili, dei fossi di scolo, che sboccano in mare a foce libera, dal punto dove comincia la miscela delle acque salate con le acque dolci, fino al mare. Il codice della navigazione vigente dal 21 aprile 1942, semplifica questo criterio e considera, agli articoli 201-2, pesca marittima (suddivisa in pesca limitata, mediterranea e oltre gli stretti) quella che si esercita nel mare nell'ambito del demanio marittimo e dei bacini di acqua salsa o salmastra di proprietà privata (anche se non comunicanti permanentemente col mare).

Sull'importanza economica e sociale della pesca marittima si è parlato abbondantemente in quest'aula. Il nostro paese, per le sue tradizioni, per le sue attrezzature tecniche e, soprattutto, per la sua posizione e le sue condizioni naturali (lunghezza delle coste, vicinanza alle zone poco pescose, densità della popolazione) occupava un posto preminente per la pesca nel Mediterraneo concorrendo alla produzione totale, prima della guerra, per circa la metà.

Il Mediterraneo, le cui acque calde e trasparenti influiscono limitatamente sulla vita degli organismi marini, dà una produzione media annua di 380 mila tonnellate di pesce di specie diverse e anche di qualità pregiate; mentre il mare del Nord (è importante tener presente questa diversità di produzione ittica) per un complesso di fattori favorevoli è più pescoso e fornisce una produzione meno variata, ma più ricca per quantità (circa 2 milioni e mezzo di tonnellate di pesce).

È bene rilevare che nel Mediterraneo si praticano anche le pesche speciali del corallo, delle spugne, del tonno, del pesce-spada, oltre la vallicoltura degli specchi salmastri, che assumono proporzioni cospicue proprio nel nostro paese.

Negli anni precedenti l'ultimo conflitto, la nostra industria peschereccia si era avviata verso una promettente ascesa, attraverso la meccanizzazione del naviglio, l'organizzazione del credito, i perfezionamenti dei sistemi di cattura e conservazione e le audaci iniziative di pesca nelle acque atlantiche e nordiche.

Qualche dato statistico servirà a fissare bene nella mente l'entità della nostra industria peschereccia e lo sviluppo cui noi eravamo giunti. Secondo i risultati del primo censimento nazionale della pesca, eseguito dall'Istituto centrale di statistica, al 10 maggio 1937 erano addetti alla pesca in Italia 48.067 ditte, 29.424 delle quali praticavano la pesca marittima con 34.548 navigli. Alla stessa data erano in attività (oppure, essendo inattive, lo erano state nell'anno precedente) 30.621 unità. Il personale addetto alla pesca comprendeva 79.574 persone, di cui 23.300 appartenenti all'equipaggio di coperta e di macchina, 27.835 pescatori stabili, 16.590 pescatori occasionali e 9.839 familiari coadiuvanti. Sempre prima della guerra, più aggiornate indagini valutavano la consistenza della nostra flotta peschereccia, ch'era la più numerosa del Mediterraneo, a 40.333 battelli (stazza di tonnellate 101.153), di cui circa 1.600 tra motopescherecci e battelli a motore (stazza di tonnellate 41.500).

A ciò vanno aggiunti i 650 impianti fissi.

Rammento inoltre che nel 1940 la nostra produzione di pesca marittima superò il valore di 575 milioni di lire e nella quantità raggiunse 1.370.000 quintali, di cui 750.000 di pesca costiera e 620.000 di pesca industriale mediterranea.

Non riporto altre cifre per non appesantire la mia esposizione.

Le vicende della guerra hanno purtroppo inferto un colpo grave a questo nostro sviluppo peschereccio, ché il naviglio è stato decimato. Allo scoppio delle ostilità — come è noto — vi furono requisizioni di natanti a propulsione meccanica, adibiti a servizi di dragaggio, vigilanza costiera e ad altri servizi delle forze armate. I bombardamenti produssero gravi distruzioni nella flottiglia peschereccia e anche nelle fabbriche e nelle attrezzature portuali relative alla pesca; si ebbero numerosi affondamenti dei battelli più grossi per urto contro le mine vaganti. Vi furono poi restrizioni e divieti per l'esercizio della pesca, come il divieto assoluto di pesca notturna con o senza fonti luminose, e la proibizione di esercitare qualsiasi genere di pesca in talune zone definite di carattere e d'importanza militare.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Ora, la ripresa di questo importante settore dell'attività economica è ostacolata dall'incertezza dei nostri rapporti con i paesi dell'oriente, che sono bagnati dagli specchi d'acqua più pescosi. Sono in tal modo precluse ai nostri pescatori le zone di mare più produttive.

Come è noto, l'Adriatico è il mare più pescoso di tutto il bacino mediterraneo, sia per la quantità che per la qualità dei prodotti ittici. Numerosi fattori naturali concorrono alla maggiore pescosità del litorale dalmatico: correnti favorevoli alle migrazioni del pesce, numerose isole (circa 600), canali interni (costituiti dalla terra ferma e dalle coste delle isole più vicine ad essa), canali esterni (delimitati dalle rive delle isole), valloni (vaste incassature subacquee della costa), porti, e sbocchi di modesti corsi d'acqua, la cui torbidezza non ostacola le migrazioni dei pesci.

Le acque del versante albanese sono poi le più pescose dell'Adriatico, costituendo la rotta più frequentata dalle correnti migratorie; inoltre esse presentano abbondanza di *plancton*, l'elemento nutritivo prevalente dei pesci (si tratta di un insieme eterogeneo di piccolissimi esseri, di uova, larve, vegetali, frammenti di prodotti organici vari; tutte queste sostanze vagano in balia delle onde e delle correnti, donde la parola *plancton*, che dall'eretimo greco significa appunto « errabondo », « vado vagando »).

La natura dei fondali è propizia alla vita ittica, perché i bassifondi sabbiosi e i banchi rocciosi sono ricchissimi di alga. Gli indigeni sono prevalentemente pastori e non esercitano la pesca, per cui le acque sono scarsamente sfruttate.

Proprio nell'Adriatico la pesca si svolge in condizioni aleatorie e, direi, drammatiche per i nostri audaci lavoratori del mare. Sono noti i gravi episodi di sequestri dei motopescherecci di Bari, di Mola, di Molfetta, avvenuti per lo più al largo di Pelagosa. Si tratta di un gruppo di isolette e di scogli nell'Adriatico inferiore, tra il Gargano e Lissa; solo Pelagosa grande è abitata dai custodi del faro e ad essa approdano periodicamente i pescatori di sardine. Alterna è stata la vicenda storica del possesso di questo scoglio: appartenne sino al 1860 al regno delle due Sicilie, poi all'Austria nel 1875; durante la prima guerra mondiale l'isolotto fu occupato dagli italiani (luglio-agosto 1915) e successivamente abbandonato per la soverchia lontananza dalle basi navali; rioccupato alla fine dell'altra guerra, è passato adesso nelle mani

degli jugoslavi. Il trattato di pace all'articolo 11 stabilisce che nelle acque di Pelagosa i pescatori italiani godranno degli stessi diritti riconosciuti ai pescatori jugoslavi prima del 6 aprile 1941. In tale epoca i diritti dei pescatori jugoslavi erano disciplinati dal trattato di Brioni, e consistevano nell'uso di reti da posta, visto che si adoperavano pochissimo le reti a strascico. Qui è sorta una divergenza di interpretazione. Secondo la lettera del menzionato articolo 11, i pescatori italiani avrebbero dovuto usare reti da posta, mentre essi esercitavano invece attivamente quelle a strascico; ma bisogna con una interpretazione logica risalire allo spirito della norma.

Sono noti i lunghi negoziati che hanno preparato la convenzione e l'accordo firmato a Belgrado il 13 aprile 1949, accordo che deve essere ancora ratificato ma che rappresenta pur sempre un passo avanti: non tutte le richieste dei pescatori italiani sono state accolte, ma si è aperto uno spiraglio. Non è questo il momento di passare all'analisi delle clausole di questo accordo col quale si è ottenuto che ben quattro zone di mare restino delimitate e aperte al lavoro dei nostri motopescherecci. Inoltre, si prospetta anche la possibilità di avere altra zona più a nord. Il corrispettivo, e cioè il canone annuo cui il Governo si è impegnato, e che a prima vista potrebbe sembrare oneroso, a un esame più approfondito, risulta non sproporzionato al presumibile ricavo dalla pesca.

Dalla relazione presentata dalla nostra delegazione commerciale risulta che le pretese del Governo jugoslavo erano molto superiori: difatti venne richiesto il canone annuo di 1 miliardo e 800 milioni per avere il diritto di pesca in quelle zone. Da questa cifra elevatissima è stata poi concordata la somma di 750 milioni, pagabile in due rate. In altri termini, il Governo jugoslavo ci ha venduto il quantitativo di pesce che si può trarre in quelle zone; e, secondo i calcoli fatti dagli esperti, dalle zone messe a nostra disposizione si potranno ricavare circa 200 mila quintali di pesce, equivalenti a oltre 3 miliardi e mezzo di lire.

Quindi, nel complesso, da un punto di vista economico, questo accordo segna un vantaggio. Purtroppo dobbiamo rilevare che, nelle more della ratifica, si verificano ancora casi di sequestri di motopescherecci. Ed è di poco tempo fa la notizia del sequestro di un motopeschereccio di Molfetta: è stato fermato e ha dovuto pagare una forte multa a titolo di riscatto. Noi credevamo che questi

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

sistemi fossero tramontati, ché essi ci ricordano un po' l'epoca dei pirati.

Noi vogliamo auspicare che l'applicazione di questo accordo possa segnare l'inizio di una più completa comprensione per addivenire a ulteriori adattamenti. Già vi sono stati dei voti per rendere questo accordo più aderente alla realtà e più consono alle nostre vitali necessità, soprattutto per quanto riguarda l'uso dei porti di rifugio, la indicazione delle località per i rifornimenti idrici, e la costituzione di un nostro consolato a Rovigno per tutelare gli interessi dei nostri pescatori. Si rileva anche la difficoltà concreta per i motopescherecci di mantenersi in linea di pesca ad una distanza di circa 19 chilometri (oltre le acque territoriali è fissata una fascia di 4 miglia a protezione delle ricchezze del paese).

Inoltre, è necessario estendere la rete di accordi anche agli altri paesi del bacino mediterraneo. Come ho accennato, prima della guerra i nostri pescatori lavoravano tranquillamente e pacificamente nelle acque territoriali jugoslave, albanesi, greche, palestinesi, egiziane, libiche ed anche algerine; oggi invece ciò non è possibile, oppure è possibile attraverso una serie di espedienti e di ripieghi che si risolvono poi in uno sfruttamento del lavoro dei nostri pescatori. È inaudito quanto avviene, oggi, nelle acque egiziane. Prima del conflitto, ad Alessandria facevano capo 40 unità italiane da pesca con 400 pescatori: esse contribuivano ad approvvigionare il mercato alessandrino, pure svolgendo la propria attività tra molti ostacoli. Oggi è preclusa agli italiani ogni possibilità di lavoro. Tuttavia, numerosi pescherecci operano a Suez. Le disposizioni restrittive del Governo egiziano non hanno fermato i nostri pescatori, che hanno trasferito con contratti fittizi il 51 per cento della proprietà dei pescherecci a sudditi egiziani. I motopescherecci battono in tal modo bandiera egiziana e godono il diritto di pesca nelle acque territoriali. Ma accade che, al termine della campagna, i motopescherecci non ottengono la autorizzazione ad abbandonare le acque egiziane: il contratto stipulato non viene ritenuto valido, incominciano le contestazioni e finalmente si procede al fermo. Secondo recenti notizie, ben dieci motopescherecci di Mola di Bari sono rimasti imbottigliati nel canale di Suez per oltre un mese, in attesa che il tribunale egiziano decidesse sulla contestazione.

Quindi, occorre salvaguardare la nostra pesca attraverso una rete di accordi e conven-

zioni con la Palestina, la Siria, la Grecia, l'Egitto.

L'emigrazione peschereccia italiana ha grande importanza, ché essa si irradia in tutto il bacino del Mediterraneo: i pescatori romagnoli e chioggiotti si dirigono nei settori dell'Adriatico orientale; i pugliesi si spingono nelle acque dell'Egeo, di Candia e dell'Egitto; mentre i siciliani frequentano prevalentemente le acque algerine e tunisine.

La pesca nelle acque tunisine, prima della guerra, era esercitata prevalentemente dagli italiani e dava un prodotto di oltre 11.500 tonnellate tra tonno e sardine. Dal 10 agosto scorso è stata ripristinata la piena osservanza, da parte delle autorità marittime tunisine, dei decreti beycali dal 15 aprile 1906 e del 20 febbraio 1920: ciò fino alla pubblicazione di un nuovo decreto che regolerà la pesca sulle coste tunisine.

Non è inopportuno ricordare che la pesca ha costituito sempre il primo e precipuo mezzo di accordi commerciali con i paesi stranieri, e che i nostri pescatori sono pionieri del traffico: sono essi che giungono sempre per primi sulle coste dei vari paesi bagnati dal Mediterraneo.

Vengono poi i negoziati ufficiali per dare assetto stabile e sicurezza a questa attività, nonché per sollecitarla ed incrementarla. Come si ricorderà, le nostre stesse ex-colonie del Mar Rosso ebbero origine da audaci imprese pescherecce; egualmente la cospicua massa di pescatori italiani operanti sulle coste tunisine ha dato origine ai primi *modus vivendi* con la Francia. Lo stesso dicasi per i vari paesi del Mediterraneo.

Oggi la pesca italiana nuovamente preme per riprendere quelle posizioni che le competono per una insopprimibile necessità di vita, ma qui affiora il grave problema dei danni patiti dagli armatori che si sono avventurati nei mari lontani. Potranno essi avere un certo indennizzo? Il problema è molto delicato e serio. Lo propongo al ministro responsabile, perché venga esaminato con spirito di equità e si trovi la possibilità, attraverso aiuti e sussidi, di poter compensare i danni che hanno patito questi ardimentosi pescatori. Non solo, ma i motopescherecci che rientrano in patria, così spesso danneggiati e depredati degli attrezzi e delle reti, continuano a gravare fiscalmente sull'armatore, continuano a essere oggetto di accertamenti in una misura onerosa. Qui sorge l'altro problema della pressione fiscale, che grava sulle aziende pescherecce, perché vi è la comune convinzione di mettere sullo stesso

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

piano il motopeschereccio — che è pure fonte di reddito sotto certe condizioni di tempo e di luogo — con l'appezzamento di terreno. Vi sono analogie che si possono fare sempre, tra la produzione peschereccia e quella agricola: in entrambe l'offerta di prodotto è una corrente continua; inoltre, come le terre, convenientemente coltivate, conservano la fertilità per le produzioni successive, così anche le acque del mare serbano la pescosità, sempre che la pesca obbedisca a criteri razionali, bandendo i sistemi di rapina. Il risultato concreto è però ben diverso (si potrebbe fare anche un confronto fra l'attività peschereccia e quella mineraria, ecc.): bisogna tenere presente soprattutto la maggiore incertezza, il più alto grado di rischio che grava sulla produzione peschereccia.

Non solo, ma se fermiamo il nostro riferimento alla pesca marittima artigiana, vediamo che questa presenta un carattere di stagionalità molto accentuata, cioè si effettua soltanto in un determinato periodo dell'anno, perché l'uso delle barche a vela o a remi è condizionato dagli agenti atmosferici. Si calcola che questa pesca può operare soltanto per 150 giornate lavorative all'anno e per lo più in zone già sfruttate. Invece con i natanti motorizzati tutte le giornate dell'anno sono adatte alla produzione, potendo essi spostarsi rapidamente negli specchi d'acqua più redditizi. È noto che i motopescherecci usano portare le reti a strascico, che, rastrellando i fondali, forniscono prodotti più abbondanti. Nel nostro paese la motorizzazione ha incontrato due difficoltà e due limiti: il primo costituito dalla scarsa pescosità dei nostri mari a confronto dei mari nordici; il secondo è dato dalla spesa del carburante, che incide notevolmente sul costo di produzione. Così, ad esempio, i motopescherecci del compartimento di Bari, che si recano a pescare nelle acque di Lampedusa, debbono impiegare tre giorni per andare e altri tre giorni per il ritorno con evidente logorio di mezzi e con una maggiore spesa di carburante, che si risolve poi in un maggior costo di produzione.

Balza dunque evidente, per quanto riguarda la pesca, l'esiguità degli stanziamenti di questo bilancio. Condivido, quindi, sotto questo riguardo, le osservazioni fatte dai colleghi che mi hanno preceduto e formulo anch'io l'augurio che nel corso dell'esercizio in occasione di note di variazioni al bilancio si tenga conto delle esigenze di questo importante settore produttivo. Così pure voglio auspicare che si realizzi la proposta fatta dal ministro competente, perché un'aliquota di

fondi E. R. P. sia utilizzata anche per l'incremento della pesca.

Mi auguro che tutto ciò possa tradursi in realtà, soprattutto per quanto riguarda il finanziamento delle cooperative, che debbono essere aiutate nello sforzo di perfezionamento della loro struttura e dei loro strumenti di lavoro.

Egualemente condivido le apprensioni che sono state manifestate per quanto riguarda la vigilanza sulla pesca, che non va esercitata in modo repressivo, intervenendo sul mercato per sequestrare il pesce pescato con mezzi di frodo, ma intervenendo nei campi di pesca per impedire l'uso di mezzi distruttivi (dynamite, maglie strette, veleni narcotici) o la cattura di pesci immaturi o la distruzione delle uova operate dalle reti a strascico. Oltremodo efficace è da ritenersi, pertanto, l'iniziativa del Ministero della marina mercantile di dotare le capitanerie di motolance da adibire alla sorveglianza: si tratta di mezzi veloci capaci di 300 miglia di autonomia, che consentono tempestivi interventi per colpire in flagranza i pescatori di frodo.

Egualemente non mi soffermo su altri argomenti, che pure hanno attinenza notevole con la pesca (la diffusione del consumo del pesce è strettamente collegata con il sistema dei trasporti, con l'applicazione del freddo, che accresce la serbevolezza del prodotto, e via di seguito).

Richiamo soltanto l'attenzione sulla necessità dell'attrezzatura tecnica dei piccoli porti, dei porti-rifugio. Circa un anno fa, proprio da questo banco, io ebbi occasione di sollecitare l'intervento del Governo per il porto peschereccio di un'industriosa cittadina delle Puglie: Giovinazzo. Ma, non ostante la buona volontà, il progetto è ancora da attuare, la pratica gira ancora per gli uffici e intanto quella laboriosa popolazione aspetta, mentre, nel recente fortunale che ha imperversato sulla costa pugliese, i motopescherecci che si trovavano in quelle acque non protette hanno subito enormi danni e avarie, calcolabili in diversi milioni.

Inoltre, noi, pur essendo un paese marinaro, importiamo troppo pesce. Citerò qualche dato per fissare il fenomeno. Nel 1930 noi abbiamo importato 823.242 quintali di pesce; nel 1934 ne abbiamo importati quintali 968.311; nel 1938 quintali 984.434; nel 1947 quintali 1.045.259; nel 1948 quintali 964.350. Le importazioni più cospicue provengono dalla Danimarca, dalla Norvegia, dal Portogallo e dall'Islanda.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

È certo quindi che una contrazione, in questo settore dell'exportazione, compensato da un parallelo incremento della produzione nostra, si risolverà in un vantaggio della bilancia commerciale: è un caso tipico, questo, di produzione che ha presso di noi le sue basi naturali e va quindi stimolata. L'offerta di pesce deve poi aumentare anche per fronteggiare i bisogni della crescente popolazione.

Riporterò, per concludere, un pensiero di un grande maestro della scienza economica: Alfredo Marshall, nei suoi « Principi » ha scritto che l'offerta utilizzabile di pesce, sia per la quantità che per la qualità, avrà indubbiamente molta influenza sulla popolazione del mondo in avvenire. E, anche nelle opere dei nostri economisti classici del 1700, si faceva largo posto ai problemi della pesca.

Quindi, sono profondamente convinto che sul mare il nostro paese dovrà ritrovare ragione di vita e di sviluppo per la sua crescente popolazione, attraverso la pesca e i traffici.

In tal modo potremo colmare le deficienze che provengono dall'angustia, dalla ristrettezza del nostro territorio, così scarsamente produttivo, e trovare anche il compenso alle ostilità che ci vengono mosse per il ritorno nelle nostre colonie, conquistate e potenziate con il nostro lavoro.

Il mare oggi è la nostra grande speranza. Dobbiamo riprendere la tradizione marinara delle nostre gloriose repubbliche e diventare sempre più un popolo di audaci pescatori, forniti di tutta la più moderna organizzazione; diventare altresì i vettori del mondo, e in specie del bacino Mediterraneo, utilizzando la nostra posizione geografica che è mediana tra occidente e oriente.

Non è vano ricordare che la repubblica di Venezia soleva premiare le benemerite militari delle popolazioni pescherecce, nerbo della sua armata, con la cessione in proprietà di specchi d'acqua e di lidi atti alla pesca.

Giunga da questi banchi il nostro fraterno saluto di simpatia e di solidarietà ai nostri audaci, ardimentosi pescatori, che si avventurano in mari lontani, fra ostilità ed insidie, contando soltanto nel proprio coraggio, nella propria tecnica, nelle proprie capacità di lavoro, e portando nel cuore un inesausto amore alla patria e alla famiglia, e una profonda fede in Dio. (*Applausi al centro*).

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

SERBANDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi limiterò a un brevissimo

intervento, anche perché francamente mi sembrerebbe poco serio protrarre più a lungo la discussione su questo bilancio della marina mercantile, il quale prevede stanziamenti insufficienti — a giudizio della stessa Commissione — e persino irrisori rispetto alle esigenze di un paese marinaro come il nostro, che ha lo sviluppo di coste che voi sapete (con un centinaio di porti e milioni tra marittimi, portuali, pescatori o comunque lavoratori e imprenditori del mare) e la necessità di sviluppare i suoi traffici marittimi (da cui dipendono in tanta parte le importazioni ed esportazioni, il turismo e l'emigrazione); e che deve riparare ancora ai danni della guerra, particolarmente gravi in questo settore.

Di tali cose, onorevoli colleghi, abbiamo già parlato, mi pare, a dicembre. È mutata la situazione da allora? È migliorata? Parlavamo allora di un milione di tonnellate di navi di linea che ci mancavano: questo milione ci manca tuttora. E, quanto al resto: disoccupazione fra i marittimi, disoccupazione o per lo meno possibilità di disoccupazione imminente nei cantieri, mentre dai nostri porti sempre più sparisce la bandiera nazionale e sempre più, in rapporto, aumenta la presenza delle bandiere straniere.

Di fronte a questa situazione, il Governo come risponde? Alla fine dell'anno scorso, dopo lunga attesa, presentando un piano di nuove costruzioni per 260 mila tonnellate, il cosiddetto piano Saragat (o, per non scontentare nessuno, il piano Cappa-Saragat). In seguito è stato indirettamente annunciato dall'onorevole Saragat un secondo piano: si sa di certe missioni a Parigi presso l'E. C. A., pare con non molta fortuna, e oggi questo secondo piano appare rientrato, piuttosto che in via di studio.

Resta dunque il piano delle 260 mila tonnellate. A che punto è? Se si deve dare retta a una malignità attribuita all'ex ministro Cappa, l'onorevole ex ministro Cappa andrebbe dicendo che il piano è suo, di lui, Cappa, e che il ritardo è dell'onorevole Saragat. Certo il ministro Saragat saprà rispondere per le rime, continuando la tenzone che gli onorevoli Cappa e Saragat iniziarono in occasione del primo sciopero dei marittimi con i due telegrammi all'onorevole De Gasperi, tenzone attraverso la quale i due contendenti intesero, forse, risvegliare certi vecchi contrasti cortigianeschi del cinquecento, per disputarsi le grazie del presidente del Consiglio onde riconquistare o mantenere il posto di ministro della marina mercantile.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Se l'onorevole Saragat vorrà una volta tanto rispondere all'onorevole Cappa con argomenti seri, gli basterà ricordare, per esempio, che l'onorevole Cappa poteva fin da due anni prima proporre quel piano, che veniva già allora suggerito dai consigli di gestione (un piano organico di nuove costruzioni nei nostri cantieri), quando, invece, il ministro Cappa faceva la politica delle *Liberty* (comprandone troppe per le esigenze della nostra economia, ma abbastanza per andare incontro agli interessi immediati dei grossi armatori e anche di qualche armatore improvvisato) e quando sciupava 40 miliardi per reintegrare le perdite dei nostri cantieri che avevano costruito navi per lo straniero, là dove, se fosse esistito tempestivamente, avrebbe potuto utilizzare questi 40 miliardi per l'attuazione di un programma di ricostruzione della nostra marina.

Non mancheranno dunque seri argomenti all'onorevole Saragat per rispondere all'onorevole Cappa; non ne ha invece abbastanza l'onorevole Saragat per giustificare i nuovi ritardi che si sono aggiunti a quelli precedenti, dopo che in dicembre voi votaste, e anche noi votammo, la legge per la costruzione di 260.000 tonnellate, e ciò nonostante i nostri dissensi, nonostante la giudicassimo tardiva, insufficiente e mancante di quelle garanzie, di quella contropartita che lo Stato aveva il diritto di assicurarsi per i forti contributi che veniva a dare ai grossi armatori. Anche noi votammo quella legge — dicevo — perché era necessario andare rapidamente incontro alle esigenze dei cantieri, salvandoli dalla smobilitazione, ed era necessario non tardare oltre nella ricostituzione del nostro naviglio di linea. Si parlò di un piano tampone. Ma, onorevole Saragat, questo piano che ancora oggi non è in funzione, non può tamponare più niente e soprattutto, con un tale ritardo e nell'assenza ormai di altre commesse, non permetterà quell'inizio di razionalizzazione dei cantieri che ci ripromettevamo perché, diminuendo i costi di produzione, i nostri cantieri potessero avere commesse dall'estero.

Se sono bene informato, soltanto a Livorno sono in cantiere due navi, per complessive 8500 tonnellate: due navi che la « Finmare » aveva già deciso di mettere in costruzione prima dell'approvazione di questo piano.

E per tutto il resto? Vedo qui l'articolo 13 della legge che allora abbiamo approvato, il quale stabilisce la decadenza dai benefici « qualora il committente non presenti al Ministero della marina mercantile entro tre

mesi dalla data di ammissione copia autentica del contratto di commessa regolarmente registrato ». Se non erro, a quest'ora, secondo la legge, la presentazione dovrebbe già essere avvenuta.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Si stanno già costruendo le navi.

SERBANDINI. Da quando?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Da alcuni mesi.

SERBANDINI. Ma dove?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Da per tutto.

SERBANDINI. Vediamo a Genova, per esempio. L'Ansaldo fra venti giorni varerà l'ultima sua nave. E poi? All'allestimento navi v'è attualmente un po' di lavoro che durerà fino a marzo. Ma quando finirà, si dovrà aspettare che siano varate le nuove navi che, secondo l'opinione generale e se tutto va bene, non saranno poste sugli scali che a febbraio. La realtà è che nei mesi scorsi la messa in esecuzione della legge per le costruzioni navali è stata ostacolata e sabotata dai grossi armatori italiani, i quali del resto non hanno fatto che continuare l'azione condotta contro la legge all'epoca della discussione parlamentare, con le più egoistiche pretese e assoluta noncuranza degli interessi generali della nostra economia.

Così, a nove, dieci mesi da allora i grandi cantieri si trovano in una condizione tragica. E se guardiamo i piccoli e medi cantieri — la cui lunga attesa accompagnata da tante promesse è stata poi delusa quasi totalmente dalla legge — notiamo che su di essi cresce una triste erba americana.

Di questo è giunto il momento di parlare qui in Parlamento, sollevando una questione che finora ha avuto eco soltanto in campo giornalistico e che riguarda un altro intervento ritardatore e sabotatore aggiuntosi a quello dei grossi armatori italiani; un intervento forse più grave, manifestatosi, per esempio, per le due navi da 25 mila tonnellate che già erano state commissionate all'Ansaldo.

Noi attendiamo da lei, onorevole ministro, le spiegazioni ch'ella non ha dato, al tempo della polemica giornalistica, a proposito del veto imposto dall'O. E. C. E. alla costruzione di queste navi. Allora, mi sembra, *Il Messaggero* parlò di un suo sorriso divertito davanti alla nostra denuncia dello scandalo. Ma i fatti restarono.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Ma lei sogna!

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

SERBANDINI. Fosse un sogno! Vi sarebbero le due navi all'Ansaldo.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Non sono biciclette, le navi!

SERBANDINI. È proprio perché si tratta di navi e non di biciclette che non si parla più di due navi da 25 mila tonnellate da costruire all'Ansaldo, bensì di una sola, e si sostituisce la seconda con una petroliera da 18.000 per l'armatore Lauro. L'intervento dell'O. E. C. E. quando si manifestò? Quando gli americani si resero conto che le nostre due navi da 25 mila tonnellate potevano entrare vantaggiosamente in concorrenza con le navi dello stesso tipo, attualmente in cantiere negli Stati Uniti e di cui già qui in Parlamento si è parlato, navi che gli armatori americani intendono gestire sulla linea Genova-Nord America. Le nostre due navi avrebbero fatto concorrenza alle navi americane soprattutto per la loro maggiore velocità. Si è vociferato che questo intervento si accompagnasse o addirittura fosse provocato da una intromissione della Fiat, che in un primo tempo aveva creduto di poter installare sui due transatlantici due motori endotermici che ha in magazzino dal 1939. Quando i tecnici della Finmare e dell'Ansaldo fecero prevalere la loro tesi di applicare, alle due nuove navi, motori a turbine, e la Fiat vide sparire la possibilità di impiegare i suoi vecchi motori, allora il monopolio Fiat e l'O. E. C. E. condussero questa azione di sabotaggio. (*Interruzione al centro*).

Onorevole collega, oggi in Italia non esistono soltanto i monopoli, i grossi armatori e i ministri; esistono anche i lavoratori. Sono presenti in tutta la vita nazionale e sono presenti con una funzione di difesa degli interessi nazionali: perciò, quando vedono che in un primo tempo vengono commissionate due navi da 25 mila tonnellate e che dopo queste due navi diventano, in un modo assurdo, una sola, si domandano il perché di ciò.

Una voce al centro. Ma se a Monfalcone è ultimata una nave da 25 mila tonnellate!

SERBANDINI. Ultimata? Può essere solo un miracolo. Il comitato tecnico — dicevo — dovette presentare al ministro, insieme con la vecchia soluzione delle due navi da 25 mila tonnellate da costruire all'Ansaldo un'altra soluzione: quella di un solo transatlantico da 25 mila e di una petroliera da 18 mila tonnellate.

Io non vorrei tediare con citazioni i colleghi, ma durante la discussione della legge, in dicembre, sia il relatore Angelini che l'onorevole Corbino e il ministro Saragat

sostennero che l'interesse nazionale era di costruire navi di qualità, da passeggeri e miste; anzi, ricordo che l'onorevole Corbino fece delle riserve sull'opportunità di costruire molte petroliere. L'onorevole Saragat e lo stesso onorevole Angelini precisarono che le navi da 25.000 in programma erano tre e che ciò era richiesto dall'interesse nazionale. Vuol dire che sono intervenuti dei fattori al di fuori di questo interesse, se una delle navi-passeggeri da 25.000 tonnellate è stata abolita e sostituita con una petroliera per Lauro.

Del resto, onorevole Saragat, ella ricorda che, in Commissione, un collega della destra, quando la legge per le costruzioni navali cui egli si era opposto era ormai votata, disse: «Ma se gli americani si opporranno, voi che cosa farete»? Devo darle atto che anche lei, onorevole Saragat, si ribellò a quello che noi tutti interpretammo come un ricatto, e rispose: «Se gli americani si opporranno, troverò un ministro del tesoro italiano il quale darà i quattrini!»

L'ha trovato questo ministro del tesoro italiano, onorevole Saragat? Che interventi americani si siano verificati, non sono stati soltanto i giornali di sinistra che lo hanno detto. Ecco *24 Ore* che, nel giugno scorso, scriveva: «Negli ambienti marittimi italiani non si esclude che da parte degli Stati Uniti d'America sia stato espresso il parere che a Washington non si gradirebbe che i fondi E. R. P. siano destinati alla costruzione di navi italiane destinate a fare la concorrenza alla marina mercantile nord-americana».

Un altro giornale tecnico *L'Avvisatore Marittimo*, organo degli armatori genovesi, scriveva il 15 giugno: «Naturalmente gli Stati Uniti non hanno inventato il piano Marshall per dei caritatevoli motivi puramente altruistici, e si capisce come un transatlantico da 25.000 tonnellate, a 25 nodi, sulla linea Mediterraneo-Nord Atlantico possa non riuscire gradito alla *President* e all'*American-Export-Line*, e al Governo americano che le sovvenziona». Questi giornali hanno detto pubblicamente ciò che negli ambienti interessati è notorio.

Il piano di costruzioni votato dalla Camera in dicembre, e della cui rapida realizzazione tanto ci siamo allora preoccupati, è stato in questi mesi sabotato, e continua ad esserlo, da parte di grossi armatori italiani e da parte dello straniero.

Non vedo qui il mio conterraneo onorevole Taviani, segretario della democrazia cristiana, che in questi ultimi tempi ha dis-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

sertato più volte di « governo forte ». Perché non spiega egli queste cose all'onorevole Saragat e agli altri ministri? Noi vorremmo che questo Governo fosse forte nei confronti dei grossi armatori, sabotatori dell'interesse nazionale e della stessa legge votata dal Parlamento!

TONENGO. Avete detto che ha i giorni contati!

SERBANDINI. Sì, perché non è forte.

TONENGO. Stia tranquillo: siamo forti!

SERBANDINI. Se questo Governo fosse veramente forte, veramente democratico, veramente legato al popolo, avrebbe saputo difendere la dignità del nostro paese di fronte al veto americano, e le necessità dell'economia nazionale di fronte al sabotaggio dei grossi armatori che già tanti favori governativi hanno avuto ed enormi profitti hanno realizzato sotto la nostra bandiera (e anche nascondendosi sotto bandiere straniere): li avrebbe costretti a un minimo di coscienza nazionale.

Si deve proprio concludere che soltanto l'onorevole Pacciardi potrà fare qualche cosa con le navi da guerra, per le quali non trova intralci da parte dell'America? e che ella, onorevole Saragat, si troverà impotente insieme con il suo piano?

Si attende dal Ministero della marina mercantile qualche cosa che valga a rassicurarci circa la realizzazione di questa legge che tutti abbiamo votato. Non si risolve sicuramente la questione con i sorrisi che le vengono attribuiti, onorevole ministro; la situazione, tutti lo sanno, è grave; nei cantieri non si lavora, la nostra bandiera sparisce dai nostri porti, e le navi ci mancano proprio nel momento in cui gli altri ci fanno concorrenza sulle nostre linee tradizionali.

Qualche cosa dovrà pur fare, onorevole Saragat. E se certi armatori non vogliono costruire, bisogna che senza ulteriori indugi provveda lei, attraverso la Finmare, per esempio, come aveva altra volta assicurato; ma queste costruzioni, necessarie all'economia italiana, necessarie a dare lavoro ai cantieri e ai marittimi e a venire incontro alle esigenze del traffico, « devono » essere realizzate.

Onorevoli colleghi, anche la sorte di questo piano di costruzioni navali rivela un fatto, di cui si vanno accorgendo sempre più gli strati interessati dei lavoratori e dei tecnici, che cioè nella marina si risente l'errore d'impostazione di tutta la politica governativa: anche in questo settore v'è quindi qualcosa di profondo da cambiare. (*Applausi all'estrema sinistra — Commenti al centro.*)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Coppa. Non essendo presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Polano, il quale ha presentato, insieme con l'onorevole Laconi, il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la situazione assolutamente insoddisfacente delle comunicazioni marittime fra l'Italia continentale e la Sardegna, per cui i sardi si trovano in condizioni intollerabili d'inferiorità, privati di tutti quei vantaggi che possono godere in materia di comunicazione i connazionali di tutte le altre regioni del territorio della Repubblica italiana,

ritenuto che, per doverosa giustizia verso un milione e 200 mila abitanti dell'Isola, devono essere assicurati sul percorso marittimo Olbia-Civitavecchia dei servizi atti alle attuali esigenze del traffico passeggeri e merci con trattamento tariffario corrispondente a quello delle comunicazioni continentali,

fa voti

perché il Governo intervenga a liquidare rapidamente una tale palese e stridente ingiustizia a danno dei sardi,

e impegna

il ministro della marina mercantile, nel corso del presente esercizio:

1°) ad esigere dalla società assuntrice del servizio: a) che vengano impiegate per la linea marittima quotidiana per la Sardegna navi più ampie, rapide e moderne; b) che venga previsto per la prossima stagione primaverile-estiva 1950 un doppio servizio giornaliero nei due sensi; c) che vengano applicate tariffe differenziali tali da stabilire condizioni di parità per eguale percorso con quelle praticate tra le altre regioni del continente; d) che vengano riconosciuti in tale linea marittima tutti quei ribassi e riduzioni di cui godono talune categorie di cittadini sulle tariffe delle ferrovie dello Stato;

2°) a promuovere immediatamente una inchiesta rigorosa per accertare se la gestione della predetta linea marittima sia deficitaria o meno, ed in caso affermativo per quale ragione;

3°) a preparare per il prossimo esercizio finanziario 1950-51 la statizzazione del servizio marittimo Olbia-Civitavecchia, riportandolo, com'era una volta, sotto la diretta gestione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ».

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

L'onorevole Polano ha facoltà di parlare e di svolgere il suo ordine del giorno.

POLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro; a tutti è noto ormai come, dopo il crollo della tirannide fascista e l'annuncio di una nuova era di democrazia e di giustizia nel nostro paese, ai sardi si fosse aperto il cuore a una grande speranza: che le cose cambiassero per la Sardegna, che andassero finalmente al Governo, al timone del potere centrale, partiti ed uomini i quali si rivolgessero con spirito di solidarietà sincera verso l'isola negletta, abbandonata per così lungo tempo, e si ponesero seriamente il proposito di venire incontro ai bisogni della Sardegna, che è la vera « cenerentola » fra tutte le regioni d'Italia. Invece, purtroppo, queste speranze dei sardi sono rimaste deluse. Eppure la maggioranza dei sardi hanno creduto alle promesse fatte prima del 2 giugno del 1946, e prima del 18 aprile 1948, quando i partiti della maggioranza, e più particolarmente la democrazia cristiana e il partito socialista dei lavoratori italiani, promettevano al popolo sardo che i suoi problemi sarebbero stati presi in seria considerazione e che si sarebbe fatto uno sforzo per risolvere anzitutto i problemi dell'isola, negletta e abbandonata.

I sardi nella loro buona fede e onestà hanno creduto alla lealtà delle vostre promesse. Hanno creduto alla serietà del vostro proposito di riparare ai torti fatti alla Sardegna nel passato, e che nella ricostruzione l'Isola avrebbe avuto un trattamento preferenziale e avrebbe assaporato i frutti benefici della vostra vittoria.

Il tempo è trascorso e noi vediamo che, anziché affrontare e risolvere i problemi fondamentali della Sardegna, questi problemi rimangono ancora allo stato di studio, né si vede alcuna azione decisa o provvedimenti seri per la soluzione dei fondamentali problemi isolani. Anzi, la situazione dell'isola sta peggiorando proprio di giorno in giorno: licenziamenti nel bacino carbonifero del Sulcis, disoccupazione in rapido aumento insieme con la già notevole miseria del popolo sardo, situazione miserabile di migliaia e migliaia di pescatori (e dell'industria della pesca potrebbero vivere in Sardegna molte famiglie), situazione tragica dei contadini senza terra.

E, per di più non si applicano in Sardegna neanche le leggi dello Stato, che dovrebbero venire ad alleviare le misere condizioni di determinati strati della popolazione: non si applica la legge, per esempio, sulla concessione di terre incolte (quest'anno nella sola

provincia di Sassari le cooperative agricole hanno chiesto circa 10 mila ettari in concessione: finora le commissioni ne hanno concessi solo 270 o 300, il che è un insulto alla miseria dei lavoratori agricoli della Sardegna); non si applica la legge sulla ripartizione dei prodotti nella mezzadria impropria, né quella sull'imponibile di mano d'opera per la massima occupazione in agricoltura. E potrei continuare di questo passo. Ma questi non sono argomenti che rientrano sull'argomento in trattazione. Vi ho fatto cenno solo per dirvi come la Sardegna sia ancora al rango di colonia; e come i sardi vengano tuttora sottoposti a un trattamento indegno e intollerabile.

Non si sono visti, ripeto, i frutti benefici della vostra vittoria del 18 aprile o, per lo meno, non si sono visti per tutti i sardi, poiché per un gruppetto ristrettissimo di persone appartenenti al partito democristiano, i « frutti benefici » ci sono stati. Sotto la copertura dello scudo crociato esse sono corse all'arrembaggio e alla « occupazione » dei posti chiave, alla loro « sistemazione »!

Permane pertanto nell'isola una situazione generale di arretratezza e di miseria. La Sardegna continua ad essere abbandonata, o a ricevere delle elemosine soltanto. Per ciò i sardi non credono più alle promesse di un trattamento equo e comprensivo da parte vostra, signori del Governo! E dovrebbe essere un monito serio per voi, onorevoli colleghi della maggioranza, quanto è avvenuto nella nostra Isola l'8 maggio ultimo scorso, quando voi, partiti della maggioranza (e soprattutto democrazia cristiana e partito socialista dei lavoratori italiani), avete ricevuto una lezione severa dal popolo sardo. (*Interruzione del deputato Mannironi*). Ma voi dimostrate di non tenere in conto questa lezione e anche se a parole voi dite di amare la Sardegna, di averla sempre presente, di pensare alla soluzione dei suoi problemi, di fatto voi continuate una politica che data non da decenni ma da secoli e che vi porta a considerare la Sardegna come una colonia.

Ho fra le mani un opuscolo scritto nel 1861 da Giuseppe Mazzini, il quale un secolo fa affermava, parlando dell'atteggiamento dei governi di allora verso la Sardegna: « La Sardegna fu sempre trattata con modi indegni dal Governo sardo » — che era però il Governo piemontese, a quel tempo — « sistematicamente negletta e poi calunniata; bisogna dirlo sinceramente — aggiungeva Mazzini — perché quella importante frazione

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

del nostro popolo sappia che noi non siamo complici delle colpe governative, che conosciamo e numeriamo quelle colpe, e che intendiamo cancellarle appena l'unità conquistata ci darà campo di provvedere alla libertà e all'ordinamento interno, sociale e politico». Erano buoni i propositi di Mazzini verso la Sardegna, ma purtroppo non si realizzarono: e non per colpa sua!

Più avanti leggiamo: «Quel povero popolo sardo fu trattato come straniero da un Governo al quale dava sangue, oro ed altre cose ancora». Queste cose erano vere un secolo fa; purtroppo continuano a esser vere ancor oggi.

Potrei citare ancora passi interessanti dello stesso scritto del Mazzini; ma mi limiterò ad altri due. Uno è il seguente: «Il Governo fu ed è sistematicamente avverso al progresso della Sardegna». Si può dire che la politica dei governi di Torino o di Roma continuò sempre a essere questa; e che la politica del Governo attuale è anch'essa, obiettivamente, avversa al progresso della Sardegna, perché non si affrontano decisamente i problemi di questa che è oggi la regione più arretrata nella società nazionale italiana. Ecco, infine, l'ultima citazione dello scritto di Mazzini: «Il generale Alberto Lamarmora dichiarava al Senato, ai primi del dicembre 1851, che mentre egli era governatore dell'Isola aveva dovuto udire il ministro dell'interno dirgli, quale unica risposta a parecchie urgenti domande: «Non vogliamo saperne di cose della Sardegna».

Pare che presso a poco un tale atteggiamento verso la Sardegna sia stato tenuto anche in questi ultimi anni da parte di un ministro, e precisamente di un ministro della marina mercantile (forse il predecessore dell'onorevole Saragat). Pare, dicevo, che, quando una delegazione di sardi si recò per protestare contro il mantenimento della nave *Mocenigo*, che rappresentava un vero scandalo, sul percorso Olbia-Civitavecchia, questo ministro abbia detto: «Siete sempre voi sardi che venite qui a chiedere, a domandare, a implorare».

La stessa cosa, dunque, in sostanza. Io non so se ciò sia vero; ma, se è vero, dimostra come dopo cent'anni un ministro democristiano possa avere ancora la stessa mentalità: è lo stesso atteggiamento della vecchia classe dirigente italiana verso la Sardegna! Si dice altresì (e lo si riferisce sempre al ministro della marina mercantile, non so se a quello attuale o al precedente), che, allorché un'altra commissione di sardi si recò a ripetere la ri-

chiesta di sostituzione di quella nave con altra migliore (impiegata nel percorso Napoli-Palermo), a questa richiesta il ministro abbia risposto: «Siete matti? se noi togliamo quella nave dal percorso Napoli-Palermo, i siciliani faranno la rivoluzione!».

E questo, malgrado che la nave segnalata, della linea Napoli-Palermo, facesse il servizio mezza vuota, mentre sul percorso Olbia-Civitavecchia molta gente rimaneva a terra, e la nave richiesta sarebbe stata di grande sollievo.

Tutto l'atteggiamento vostro, signori del Governo, sta a dimostrare che verso la Sardegna nulla è cambiato, e si continua per la vecchia strada: molte promesse e belle parole, e pochi fatti concreti.

Vi è, dunque, un problema che ella avrebbe dovuto porsi, onorevole ministro, almeno da quando ha assunto la direzione di questo Ministero; porselo, ed affrontarlo con tutta l'energia necessaria, con decisione, anche a costo di imporre qualche sacrificio allo Stato: è il problema, fondamentale per i sardi, delle comunicazioni fra la Sardegna e l'Italia continentale. In quattro anni, dal 1945, o anche soltanto da quando ella è alla direzione del Ministero della marina mercantile, questo problema avrebbe dovuto essere risolto. E invece (e proprio il caso di dirlo!) siamo ancora... in alto mare.

Di questo stesso argomento ha già parlato il collega Sailis, del settore democristiano della Camera. Io ritorno tuttavia su di esso per sottolineare che persiste sempre una situazione assai penosa. I sardi si trovano già in condizioni d'inferiorità naturale nei confronti dei cittadini delle altre regioni d'Italia, per quanto riguarda le comunicazioni, per essere la Sardegna un'isola, separata da un lungo tratto di mare dal resto del territorio nazionale, dalla madre patria.

Orbene, in questo tratto di mare, in questa linea marittima Olbia-Civitavecchia vi è un disservizio continuo e scandaloso che crea altre artificiali condizioni di inferiorità per i sardi. Si praticano tariffe esose, si impiegano navi insufficienti per capienza e di limitata velocità, e ne risulta ostacolato lo sviluppo dello stesso turismo verso la nostra isola.

È per questo che la mia voce, in questo momento, si unisce a quella dell'onorevole Sailis; e le nostre voci che sorgono da due settori così diversi esprimono la protesta di tutta l'isola contro un iniquo trattamento da parte della società concessionaria di questo servizio, trattamento che è fatto con la tolleranza, anzi con la complicità, del Gover-

no, del Ministero della marina mercantile e di taluni alti funzionari del detto Ministero.

Tutti i sardi parlano di queste cose e sono compatti nella protesta e nella richiesta di seri provvedimenti per risolvere il problema, e noi possiamo qui rapidamente ricordare manifestazioni che dimostrano come l'isola sia concorde su questo argomento. Se ne parlò negli anni scorsi alla consulta regionale, esistente fino alle elezioni dell'8 maggio scorso: vi furono votati ordini del giorno, e delegazioni vennero a Roma a perorare presso il Governo la soluzione del problema delle comunicazioni fra la Sardegna e l'Italia continentale; analoghe richieste furono avanzate reiteratamente dalle Camere di commercio dell'industria e dell'agricoltura delle tre province sarde, ed anche dalle organizzazioni sindacali e dai partiti politici. Recentemente, il 14 settembre, se quello che ho letto sulla stampa è esatto, una delegazione di sardi, guidata dal presidente della regione avvocato Crespellani, è stata qui a Roma dal ministro della marina mercantile, e ancora una volta ha fatto presente lo stato assolutamente insoddisfacente delle comunicazioni fra l'isola e il continente. Inoltre, anche la stampa locale che pure è tutta governativa lamenta continuamente il disservizio ed esige provvedimenti. Il 10 settembre i giornali dell'isola e i giornali del continente hanno pubblicato una lettera del presidente dell'associazione provinciale della stampa di Sassari — e va sottolineato che il presidente di questa associazione, l'avvocato Michele Saba, non è uomo di questa parte, ma è anzi esponente regionale del partito repubblicano —, una lettera, dicevo, dove si denunciavano le deficienze e le incongruenze del servizio marittimo Olbia-Civitavecchia.

Questo vuol dire, dunque, che veramente la Sardegna è unita nel chiedere al Governo un suo energico intervento per una rapida soluzione di questo problema.

Richiamerò ora, brevemente, i termini del problema. Olbia-Civitavecchia: distanza 231 chilometri. Questo tratto di mare è un percorso obbligato per tutti i sardi che vogliono venire nel continente, a meno che non abbiano la possibilità di prendere l'aereo. Ma l'aereo è per poche decine di persone, e il tratto di mare Olbia-Civitavecchia avrebbe dovuto essere pertanto considerato come un inderogabile prolungamento della linea ferroviaria, e mantenere quindi su questo prolungamento le stesse condizioni del traffico ferroviario.

Invece la cosa non è così. La società concessionaria, la « Tirrenia », adibisce al

trasporto passeggeri e merci, su questo percorso, tre navi che hanno una velocità assai limitata. Sono in primo luogo navi lentissime: occorrono 12 ore e mezzo per fare 231 chilometri di traversata, cioè una velocità che va dai 18 ai 19 chilometri all'ora, mentre una qualsiasi nave un po' più rapida potrebbe fare quel percorso in 7-8 ore. Sono, in secondo luogo, navi insufficienti. La capacità o capienza di posti per passeggeri su dette navi è pure assai limitata; possono prendersi le classi prima e seconda per una quantità limitatissima di passeggeri, e quella quantità di passeggeri che non può viaggiare nelle classi è costretta a viaggiare sui ponti, sopra coperta, esposta alle intemperie, alle piogge e ai venti.

Questa situazione crea difficoltà molto gravi per i passeggeri. Ogni giorno si può dire che molte decine, e talvolta centinaia, di passeggeri che dovrebbero recarsi in Sardegna, o che dovrebbero venire nel continente, non trovano posto sulle navi.

Il cittadino del continente, quando deve recarsi da Milano a Palermo, non trova alcuna difficoltà: basta che un quarto d'ora prima della partenza acquisti il suo biglietto, di prima, di seconda o di terza classe; poi sale sul treno e parte. Il cittadino sardo questo non lo può fare. Deve anzitutto prenotarsi, spesso quindici giorni prima; deve attendere per molti giorni che gli venga confermata l'ordinazione; e deve pagare per l'ordinazione, così come deve pagare per il telegramma o la telefonata all'agenzia, tutte spese che maggiorano il costo del biglietto. Questo lo fa un numero limitato di persone, che fanno le cose come stanno. Ma la grande massa dei viaggiatori, ignara della situazione, se ne va direttamente alle agenzie nei porti d'imbarco: e qui vi è la prima vera condizione di inferiorità di chi viaggia da o per la Sardegna.

I viaggiatori che vengono da Cagliari, da Iglesias o da qualunque altro punto dell'isola e vanno a Olbia, corrono all'agenzia ma non vi sono posti per tutti. Parecchi restano a terra e debbono aspettare tre o quattro giorni fermi a Olbia. E così avviene per quelli che da Milano o Torino, per esempio, debbono recarsi in Sardegna, via Civitavecchia. Restare a terra vuol dire affrontare spese che, nelle condizioni di molti viaggiatori, costituiscono un sensibile aggravio e comunque rappresentano una maggiorazione obbligatoria sul prezzo del biglietto, non prevista e non indifferente.

È evidente che ci troviamo di fronte a un caso di inferiorità di trattamento e di con-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

dizioni del cittadino sardo di fronte al cittadino che viaggia sul resto del territorio della Repubblica. Non parlerò poi di tutte le scene che avvengono nelle agenzie: io vorrei invitare i colleghi a recarsi un giorno presso l'agenzia «Tirrenia» in via del Tritone per vedere la scena di tutta quella gente che irrompe nella sala per arrivare prima a prenotarsi il posto, e lancia urla quando il posto non c'è. E così dicasi per le agenzie di viaggio marittime di Olbia e di Civitavecchia, dove avviene la stessa cosa.

È da notare poi che vi sono delle speculazioni per procurarsi questi posti così limitati. Chi le fa io non so: l'onorevole ministro potrà forse ordinare un'inchiesta in materia, ma del resto ho l'impressione che ne sia ben informato anche lui. Chi poi non può pagare e non può sostare viaggia senza posto sul ponte, gettato di qua o di là, come una bestia, spesso soffrendo il mal di mare.

È questa dunque una prima innaturale inferiorità del cittadino sardo nei confronti dei cittadini del resto della Repubblica, inferiorità che bisogna liquidare al più presto. Ma ve ne è poi una seconda: ed è quella proveniente dalle tariffe esose che vengono applicate dalla società. Io desidero qui esporre rapidamente qualche cifra illustrativa a questo riguardo. Presso le ferrovie dello Stato esistono, come è noto, le tariffe differenziali: il viaggiatore cioè che faccia un lungo percorso in ferrovia sulla vasta rete statale dall'Alpi alla Sicilia usufruisce del beneficio di una riduzione delle tariffe proporzionata alla distanza e alla durata del percorso. Per i sardi invece la distanza non ha influenza sulla tariffa, per la linea marittima Olbia-Civitavecchia e viceversa: sulle tariffe del tratto marittimo percepite dalla «Tirrenia» non influisce la distanza che deve percorrere il passeggero. Ecco alcune cifre: per il percorso Olbia-Civitavecchia, che è di 231 chilometri, il prezzo presso le ferrovie dello Stato, in prima classe, è di lire 2.660; presso la «Tirrenia» si pagano invece ben 4.755 lire (oltre 2.000 lire, quindi, in più). Per lo stesso percorso in seconda classe, il prezzo presso le ferrovie dello Stato è di lire 1.570, di contro a lire 3.370 sulla nave (lire 1.800 in più). In terza classe poi, di contro a lire 1.050 che si pagano sulle ferrovie dello Stato, il prezzo della Tirrenia è invece di lire 1.880 (830 lire in più).

In un anno la Tirrenia ha aumentato quattro volte le tariffe portandole al livello attuale: ed ella, onorevole ministro, se ne è stato... a guardare!

Non credo, onorevoli colleghi, vi sia esagerazione nel dire che si tratta di tariffe veramente esose per i sardi, i quali debbono affrontare questa maggiore spesa su un percorso obbligato: ma i sardi non hanno colpa se devono vivere nell'isola, su meritano per ciò una punizione dalla Tirrenia o dallo Stato. È, questa, una intollerabile ingiustizia.

Oltre quindi l'inferiorità naturale del trovarsi in un'isola, i sardi debbono subire ancora quella di dover attendere un posto per settimane e quella di doverlo pagare a prezzo maggiorato (oltre le altre spese di cui ho parlato prima e il disagio della sosta di tre o quattro giorni in attesa d'imbarco): e tutto ciò per l'abbandono, l'incuria dei poteri centrali dello Stato!

Queste sono cose che non possono non suscitare davvero l'indignazione, direi l'ira dei sardi. Tanto più, poi, quando vi sono dei ministri della marina mercantile che dicono di voler risolvere questi problemi e invece non ne fanno nulla. Ma perché ella, onorevole Saragat, non si è fatto dare alcuni miliardi in più, anziché far aumentare di quaranta miliardi il bilancio del Ministero della difesa? Ci vogliono più stanziamenti in bilancio per risolvere questo problema? Si trovino: i sardi hanno diritto a ciò! Finché lo Stato non interverrà, i sardi dovranno, è giocoforza, subire le tariffe loro imposte dalla Tirrenia, subire cioè un trattamento diverso da quello degli altri cittadini italiani.

La stampa dice che ella, onorevole ministro, è rimasto molto colpito da tali differenze veramente rilevanti, e che ha notato questa palese e stridente ingiustizia. Spero, onorevole Saragat, che vorrà tirare le logiche conseguenze da questa sua impressione, e liquidare al più presto l'ingiustizia con i provvedimenti del caso. I sardi non devono per lo stesso percorso pagare un soldo più di quanto paga il cittadino di un'altra parte qualsiasi della Repubblica italiana!

Ha trovato il ministro Pacciardi, ripeto, i denari per aumentare gli armamenti? Li ha trovati il ministro Scelba per aumentare la polizia! E sono, in buona parte mal spesi. Dunque è molto più giusto che ella trovi stanziamenti adeguati per risolvere questo problema. Onorevole ministro, i sardi lo attendono alla prova dei fatti.

Ma non basta. Sulla linea Olbia-Civitavecchia la società Tirrenia non riconosce i ribassi concessi alle varie categorie di viaggiatori i quali hanno delle riduzioni generali sulle ferrovie dello Stato; né le riduzioni

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

temporanee concesse dalle ferrovie dello Stato per fiere, mostre, gite sportive o altro: tutto ciò per la Tirrenia non ha alcun valore. Chi vuol viaggiare deve pagare quel prezzo! È evidente che i sardi devono o subire questa imposizione, o non godere quei vantaggi che possono godere i cittadini delle altre regioni della Repubblica, rinunciando alla gita fuori dell'isola!

Noi le chiediamo, onorevole ministro, i sardi le chiedono d'affrontare anche questo problema perché esso crea, come ho ampiamente dimostrato, condizioni di inferiorità assai gravi, che i sardi non possono tollerare. Essi chiedono la liquidazione di quest'insieme di inferiorità: è una questione di buona volontà e di decisione da parte del Governo!

La terza condizione di inferiorità per la Sardegna in materia di comunicazioni è rappresentata poi dall'ostacolo gravissimo che lo stato attuale delle cose frappone allo sviluppo del turismo verso l'isola. Vi sarebbero molti continentali, e anche forse turisti stranieri, disposti a recarsi in Sardegna, io penso, se non dovessero affrontare tante difficoltà e disagi per l'imbarco; se vi fosse la possibilità di poter viaggiare rapidamente, senza sostare due o tre giorni ad Olbia; se la prenotazione dei posti non rappresentasse una difficoltà immensa, se non si dovessero pagare delle tariffe più alte. Questo ostacolo crea un danno economico per la nostra isola poiché, evidentemente, in tali condizioni non si possono creare correnti di turismo verso la Sardegna.

Io potrei continuare a elencare altri motivi di inferiorità. Per esempio, le tariffe applicate alle merci sono più alte, di modo che le merci in Sardegna vengono a costare notevolmente più care, a parità di distanza, rispetto a un'altra qualsiasi località del continente. Eppure i sardi pagano le stesse imposte degli altri cittadini; eppure i sardi hanno sempre compiuto il loro dovere. Hanno così gli stessi diritti degli altri cittadini italiani, ma non gli stessi vantaggi!

Si dice tuttavia, malgrado l'applicazione di tariffe così esose, malgrado le navi viaggino sempre al completo (perché v'è gente che resta a terra per giorni e giorni; e ciò avviene spesso nei mesi estivi, di punta) e malgrado siano trasportate notevoli quantità di merci, che la linea Olbia-Civitavecchia, la quale pur riceve sovvenzioni dallo Stato, presenti una passività assai preoccupante. Vuol dirci qualcosa in merito l'onorevole ministro della marina mercantile? Cosa vi è di vero in ciò? Qual'è la sovvenzione data alla Tirrenia

per tale linea? Quale è l'incasso e la spesa annuale per il 1948 e per il primo semestre del 1949 per l'esercizio della linea? Non crede l'onorevole ministro che sia necessaria una rigorosa inchiesta sull'attività in Sardegna di questa società, di questa società continentale che guarda alla Sardegna come a una colonia (come diceva Mazzini cento anni fa), o a una terra di sfruttamento? Bisogna far luce su questa materia: le sarò quindi grato se vorrà rispondere alle mie domande.

Quali i rimedi a tale situazione? Io ho presentato alla Camera un ordine del giorno in cui ho tentato di formulare alcune proposte concrete: alcune di carattere immediato per il corrente esercizio, e altre da studiare per il prossimo esercizio. E si tratta in primo luogo, per quanto riguarda il presente esercizio, della soluzione rapida di alcuni aspetti del problema: la liquidazione del disservizio e la parificazione delle tariffe; si tratta — secondo me — di esigere dalla società as-suntrice del servizio, cioè dalla Tirrenia:

a) che vengano impiegate per la linea marittima quotidiana per la Sardegna navi di stazza più elevata, rapide e moderne;

b) che venga previsto per la prossima stagione primaverile-estiva 1950 un doppio servizio giornaliero nei due sensi, affinché nessuno sia più costretto a rimanere a terra e a spendere soldi in attesa dell'imbarco, e affinché chi s'imbarca, in qualunque classe (anche in terza), abbia un minimo di comodità. Un servizio quindi bi-giornaliero, per lo meno dalla primavera all'autunno, con partenze collegate: una partenza la sera e un'altra al mattino nei due sensi: in otto ore la traversata si può fare.

c) che vengano applicate tariffe differenziali tali da stabilire condizioni di parità, a parità di percorso, con quelle praticate nelle altre regioni del continente;

d) che vengano riconosciuti in tale linea marittima tutti quei ribassi e riduzioni di cui godono talune categorie di cittadini (o che lo Stato concede a tutti, in determinati casi) sulle tariffe delle ferrovie dello Stato.

Sono provvedimenti, questi, che mi pare non si possano ulteriormente rimandare. Mi pare inoltre che si dovrebbe promuovere una inchiesta rigorosa per accertare se la gestione della predetta linea marittima sia deficitaria o meno, e in caso affermativo per quale ragione.

E ora un problema di soluzione più lontana, per l'esercizio prossimo: ritornare alla statizzazione del servizio marittimo Olbia-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Civitavecchia, riportandolo a come era una volta, prima che intervenisse la famiglia Ciano, e passarlo alla società sovvenzionata, riportandolo allo Stato. Statizzazione, dunque: prolungamento del servizio ferroviario per questo collegamento obbligato del continente con l'isola e dell'isola col continente. Se lo Stato, deve fare per ciò dei sacrifici, li faccia, si da risolvere il problema per il prossimo esercizio finanziario.

Tali, quindi, signori del Governo e onorevoli colleghi, le soluzioni che propongo. Sarò grato a tutti coloro che vorranno contribuire a trovare altre soluzioni immediate o lontane per risolvere questo fondamentale e indilazionabile problema.

E se non verrà risolto bene, voi sentirete le voci dei sardi arrivare insistentemente sino alle vostre orecchie, e non darvi più pace: perché nei sardi matura la decisione di farsi rispettare. E la voce dell'associazione di Sassari è molto significativa in questa materia. I sardi si uniranno tutti e, se non vi affretterete ad ascoltarli, vi imporranno la soluzione di questo problema. La Sardegna attende fatti concreti e solleciti: cominciamo col liquidare rapidamente questa ingiustizia che lo stesso ministro della marina mercantile ha definito « palese e stridente ».

La invito, pertanto, onorevole ministro, a esprimere la sua opinione, che mi auguro favorevole, sul mio ordine del giorno, e invito i colleghi di tutti i settori a dare una concreta prova di solidarietà verso la Sardegna, votandolo.

Il voto favorevole starà a significare che questa Camera non sarà rimasta sorda all'appello della Sardegna tutta, che chiede il riconoscimento del suo diritto a una piena eguaglianza con tutte le altre regioni della Repubblica italiana! (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Mannironi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata la speciale situazione dei trasporti marittimi tra la Sardegna e il Continente;

ritenuto che i costi dei biglietti viaggiatori e dei noli delle merci sono di molto superiori ai costi che per un uguale percorso in ferrovia sono attualmente pagati per viaggiatori e merci;

riaffermato il principio che il costo dei trasporti nell'interno dello Stato deve essere, a parità del percorso, uguale fra tutte le regioni,

invita il Governo

ad adottare subito i necessari provvedimenti che portino ad una perequazione del costo dei viaggi e noli marittimi da e per la Sardegna, con quello dei viaggi e trasporti terrestri, aumentando, se del caso, le sovvenzioni alla società concessionaria, ove non si ritenga meglio, come nel passato, far gestire la linea marittima Olbia-Civitavecchia dalle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Mannironi ha facoltà di parlare e di svolgere il suo ordine del giorno.

MANNIRONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vi chiedo scusa se devo insistere su un argomento sul quale vi hanno già intrattenuto i colleghi Polano e Sailis. Ignoravo completamente che essi dovessero intervenire su questo stesso problema; perciò, rendendomi conto della situazione e dello stato d'animo della Camera, dopo il lungo intervento dell'onorevole Polano, sarò brevissimo e non ripeterò molti degli argomenti già accennati.

Ad ogni modo, onorevoli colleghi, il fatto che, da vari settori della Camera, rappresentanti della Sardegna abbiano ritenuto doveroso insistere su determinati argomenti, ed in particolare sullo stato attuale delle comunicazioni marittime fra l'isola e la penisola, vi sta a dimostrare che si tratta di una questione veramente grave e seria che interessa da vicino e profondamente non solo la vita di tutta l'isola, ma anche tutti gli altri cittadini italiani che hanno rapporti colla Sardegna.

Quello che vi ha detto or ora il collega Polano risponde in gran parte a verità, per quella parte che riguarda la esposizione obiettiva dei fatti. Tralasciando la cornice demagogica che egli ha ritenuto opportuno applicare al quadro della situazione per trovare, ancora una volta, una occasione e un argomento per fare ancora della opposizione al Governo, purtroppo, tutti i dati che vi ha riferito sono esatti e veri.

La sperequazione che esiste nelle comunicazioni marittime della Sardegna per i prezzi dei biglietti dei viaggiatori e per i noli delle merci è gravissima.

Ora, il ministro Saragat — che non è nuovo a questi argomenti e al quale questi problemi stanno a cuore come a noi, perché anch'egli è sardo — spero si deciderà ad affrontare con risolutezza questo problema, la cui soluzione è ormai indifferibile.

Non è possibile che i viaggiatori di una regione italiana, per recarsi nelle altre re-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

gioni, per avvicinarsi alla madrepatria, debbano pagare un prezzo di biglietto superiore a quello che pagano in tutte le altre regioni d'Italia i cittadini italiani; come non è possibile che le merci che vanno in Sardegna o che vengono dalla Sardegna debbano pagare molto di più di quello che si paga per i trasporti per ferrovia o per via marittima in altre parti d'Italia.

Il ministro Saragat ci risponderà che, purtroppo, lo Stato oggi è legato alla società concessionaria da una convenzione stipulata nel 1939.

Io mi rendo conto di queste esigenze giuridiche e degli obblighi che lo Stato ha contratto: però, vorrei richiamare l'attenzione del ministro su un punto che mi pare decisivo e fondamentale. V'è un articolo della convenzione stipulata fra lo Stato e la società concessionaria, nel quale si dice che le tariffe per il trasporto dei viaggiatori e delle merci devono avere la preventiva approvazione da parte del Ministero.

Ora, se il Ministero richiamasse l'attenzione della società sulla necessità di revisionare e rivedere quelle tariffe in base alle risultanze obiettive dei costi e dei prezzi, soprattutto per far rispettare criteri di proporzione e di giustizia, io credo che la società nulla avrebbe da obiettare, tanto più che la « Tirrenia » appartiene allo Stato attraverso la « Finmare ». In fondo, si ritorna sempre allo stesso punto: io credo che alla « Tirrenia » si possano fare delle imposizioni, in modo da indurla a revisionare queste tariffe che costituiscono una ingiustizia gravissima, da eliminare prontamente.

A parte questo problema centrale ed importante, io vorrei richiamare l'attenzione del ministro su altri problemi di dettaglio, ai quali il collega Polano non ha accennato.

Io penso altresì che la Tirrenia debba essere richiamata all'osservanza più scrupolosa di altre condizioni contenute nella convenzione approvata nel 1939. La prima condizione che la società non sta rispettando, ed al cui rispetto invece dev'essere richiamata, riguarda l'articolo 16 relativo ai trasporti dei valori postali sui piroscafi che effettuano il servizio Civitavecchia-Olbia. Se l'onorevole ministro avrà occasione di effettuare un viaggio in Sardegna via mare, assisterà a questo strano e, direi anche, indecoroso spettacolo: quando la posta arriva col piroscafo a Olbia, viene scaricata sulla banchina, anche nelle giornate piovose, e quindi esposta alle intemperie e a tutti i danni che possono derivarne. Quella parte della posta che non è

stata già smistata in partenza dalla centrale di Roma, viene smistata sulla banchina dagli autisti delle varie linee automobilistiche e postali che da Olbia si diramano per il centro della Sardegna: e tale lavoro è fatto all'aperto, in mezzo al pubblico, senza tutte le necessarie cautele che un servizio tanto delicato impone.

Ora, tutto questo dev'essere assolutamente evitato e può esserlo in un modo molto semplice, così come è previsto nell'articolo 16: cioè, facendo in modo che nel piroscafo sia riservato un apposito locale in cui gli impiegati postali possano smistare la corrispondenza e preparare i plichi, in maniera che questi possano essere immediatamente avviati a destinazione consegnandoli agli autisti che effettuano i servizi postali.

L'articolo 16, ripeto, impone alla società l'obbligo di riservare appositi e sufficienti locali sopra coperta, in luogo centrale, corredati di banchi, tavoli, casellari, adatti per lo svolgimento delle operazioni postali. In tali ambienti dovrebbero essere collocate anche cuccette pieghevoli per gli impiegati. Purtroppo, tutto questo non avviene; e quando io ho protestato vivamente per questo sconco che si verificava, il Ministero delle poste mi rispose con una lettera in cui diceva che l'amministrazione non poteva fare il suo dovere perché la società non metteva a disposizione i locali sul piroscafo.

Ora, io credo che la Tirrenia, sia pur sacrificando altri locali destinati al personale o ai passeggeri, abbia la possibilità di adibire un locale adatto per l'adempimento di queste operazioni postali.

Un'altra manchevolezza da parte della società concessionaria riguarda l'applicazione dell'articolo 24 del capitolato. Da tutte le stazioni ferroviarie dello Stato è consentito ad ogni cittadino spedire colli merci per qualunque destinazione, senza che questo cittadino abbia l'obbligo di accompagnare personalmente il collo che spedisce. Ora, tutto questo non si può fare, invece, con la società Tirrenia, la quale non accetta colli se non sono accompagnati dal viaggiatore. Tutto questo è assurdo e, per di più, costituisce aperta violazione dell'articolo 24 del capitolato, per il quale la società ha « l'obbligo del trasporto dei piccoli colli contenenti merci, applicando tariffe non superiori ecc. ».

Altra manchevolezza, alla quale si può benissimo rimediare attraverso l'opportuno intervento del ministro, è quella che riguarda lo scarico delle merci nei porti isolani che sono toccati dai piroscafi della linea Genova-Ca-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

gliari-Olbia-Genova. La Tirrenia, accampa pretese che non hanno fondamento alcuno nel capitolato e nella convenzione firmata nel 1939.

La Tirrenia, ad esempio, non consente che i suoi piroscafi adibiti alla linea orientale sarda approdino nel porto di Arbatax se non quando vi sia un carico di almeno 20 tonnellate di merci. Ora, signor ministro, si tratta di piccoli porti, di modesti movimenti di merci; ma il servizio va fatto egualmente. Talvolta questi quantitativi, sia pur minimi, di 20 tonnellate, si raggiungono; tal'altra, invece, non si raggiungono. Ora, anche in quest'ultimo caso la Tirrenia dovrebbe essere ugualmente obbligata ad effettuare l'approdo nel porto, per il carico o lo scarico delle merci. Tutti i reclami e le proteste non hanno, purtroppo, approdato a nulla. Io prego pertanto l'onorevole ministro di voler intervenire energicamente affinché sia senz'altro posto riparo anche a questo inconveniente.

Non ho altro da aggiungere, onorevole ministro, se non raccomandare che i problemi relativi ai costi e ai prezzi dei biglietti siano affrontati e risolti. Se questa perequazione dovesse costare un maggior sacrificio alla società, intervenga lo Stato con opportuni concorsi, in quanto non è giusto usare diversità di trattamento a cittadini di una regione rispetto a quelli di altre.

Vorrei anche pregare l'onorevole ministro di affrettare la costruzione di quelle navi che sono state già progettate e destinate al percorso Olbia-Civitavecchia. Vi è urgente necessità di provvedere: la situazione dei viaggiatori che restano a terra perché non trovano posto sui piroscafi o, peggio ancora, non riescono a trovare le cuccette, e nelle notti d'inverno sono costretti a stare in coperta, esposti alle intemperie, o comunque sottoposti ai più gravi disagi, rappresenta un'inconveniente così indecoroso ed ingiusto, che il Governo non può non prendere i necessari provvedimenti, affrettando, in tutti i modi possibili, o la sostituzione dei piroscafi attuali — che sono troppo lenti e insufficienti — o la costruzione dei nuovi, in maniera che questa altra ingiustizia nei confronti dei sardi sia energicamente e rapidamente riparata. Il vasto movimento che si preannuncia in vista dell'Anno Santo impone che si provveda adeguatamente e tempestivamente. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Capalozza, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

rilevate le tristi condizioni dei piccoli armatori di natanti requisiti e perduti per causa di guerra,

invita il Governo a predisporre provvidenze per perequare la irrisoria indennità di perdita, si da sollevare la sorte di tante famiglie e di potenziare l'essenziale settore dell'industria ittica ».

L'onorevole Capalozza ha facoltà di parlare e di svolgere il suo ordine del giorno.

CAPALOZZA. Tratterò brevemente del problema dei piccoli armatori di motopescherecci requisiti e perduti per cause di guerra e di quello dei mercati all'ingrosso del pesce, problemi di diversa portata e di diversa importanza, ma ambedue delicati e richiedenti urgente soluzione.

Il problema dei motopescherecci requisiti e perduti per causa di guerra s'impone all'attenzione del Governo e della Camera per due considerazioni: perché in quasi tutte le marinerie esistono lavoratori e risparmiatori che sono stati colpiti da questa sventura, e perché la legislazione è del tutto insufficiente a garantire provvidenze in loro favore.

Io mi permetto di ricordare che, soltanto a Fano, i motopescherecci requisiti, o affondati o comunque dispersi o catturati come preda bellica, sono esattamente tredici, per 494 tonnellate di stazza lorda (da un massimo di 65 tonnellate ad un minimo di 24), per una potenza complessiva di 1640 cavalli vapore (da un massimo di 200 ad un minimo di 70) e per un costo attuale approssimativo di ricostruzione che si aggira intorno ai 221 milioni, con un costo medio, cioè, di costruzione per ogni motopeschereccio di 16 milioni.

Questo, onorevoli colleghi, per quanto riguarda Fano. Ma dai dati, che credo siano a disposizione del Ministero della marina mercantile, risulta che la percentuale di Fano è appena il 10 per cento del totale dei motopescherecci perduti, dopo essere stati requisiti per causa di guerra.

Dicevo che la vigente legislazione non soccorre sufficientemente, anzi, abbandona quasi del tutto alla loro triste sorte questi modesti armatori, questi risparmiatori, i quali di solito posseggono soltanto una piccola parte, qualche carato del natante e che sono essi stessi, per lo più, lavoratori che avevano solcato il mare per il loro duro lavoro e che, durante il conflitto, sono stati impiegati in imprese rischiose, affrontate con coraggio ed abnegazione:

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Infatti, l'articolo 30, quinto comma e l'articolo 47, lettera a) della legge 13 luglio 1939, n. 1154, concernente le requisizioni del naviglio mercantile, statuiscono che il valore risarcibile è determinato in base al prezzo corrente al giorno della perdita, prezzo che oggi è appena sufficiente per comperare un timone o, tutt'al più, un'ancora.

D'altra parte, mentre il naviglio è andato distrutto nel 1943 o è stato catturato nel 1943 dai tedeschi (e cioè, giuridicamente, dal nemico, perché l'Italia ha dichiarato guerra alla Germania dopo i noti avvenimenti politico-militari del 1943), lo Stato ha notificato soltanto nel 1946 a questi lavoratori, piccoli armatori o risparmiatori, la perdita dei natanti, cioè ben tre anni dopo, quando la svalutazione monetaria aveva già imperversato ed imperversava, con l'evidente conseguenza di retrodatare di ben tre anni la determinazione del valore del patrimonio distrutto.

Inoltre, non può ritenersi serio ed operante correttivo l'articolo 26, 1° comma, della legge 8 marzo 1949, n. 75, sull'armamento navale, perché tale articolo stanZIA in tutto un miliardo per il naviglio mercantile inferiore alle 150 tonnellate. Sta di fatto che i motopescherecci i quali si trovano nelle condizioni di avere il relativo contributo sono molti, mentre soltanto pochi di quelli che sono andati perduti per causa di guerra, ed ai quali ho accennato, possono usufruire del contributo stesso.

Tornando ai tredici motopescherecci di Fano, mi si fa rilevare che questi potrebbero imbarcare centoquaranta uomini di equipaggio, che cinquanta persone potrebbero lavorare continuativamente per la preparazione di reti e per la manutenzione ordinaria degli scafi, e venti nei cantieri. In un anno vi sarebbe un consumo di 100 quintali di canapa; si adopererebbero 130 quintali di cavi di acciaio e 130 quintali di cavi misti e potrebbero essere pescati quintali 15.000 di pesce. Per la costruzione di questi 13 motopescherecci, trenta carpentieri potrebbero lavorare per oltre 18 mesi e per uguale periodo di tempo avrebbero lavoro sussidiario fabbri, falegnami, meccanici ed elettricisti. Poiché ho già detto che la percentuale delle perdite di questo naviglio per Fano è del 10 per cento del totale, moltiplicando queste cifre per dieci si hanno i dati per il totale dei motopescherecci perduti in tutta Italia.

Onorevoli colleghi, per ridare un po' di pace, di lavoro e di benessere a famiglie che languono da tanti anni nella miseria, per assicurare nuova attività ai piccoli cantieri

delle nostre città pescherecce, per riparare soprattutto una crudele ingiustizia, voglio sperare che il Governo accetti l'ordine del giorno che in questo senso ho presentato e che la Camera voglia dare ad esso la sua unanime approvazione.

Signor Presidente, chiedo di svolgere anche l'ordine del giorno Ricci Giuseppe, del quale sono secondo firmatario.

PRESIDENTE. Sta bene. L'ordine del giorno Ricci Giuseppe, Capalozza, Latorre e Bianco è del seguente tenore:

« La Camera,

considerato che l'attuale legislazione sui mercati comunali all'ingrosso del pesce non tiene conto della necessaria libertà d'iniziativa degli enti cooperativistici tra produttori ittici, che i mercati stessi gestiscono o tendono a gestire;

ritenuto che le interferenze dell'autorità comunale, stante la non realizzata riforma degli enti locali, si risolvono in ingiustificate e vessatorie ingerenze dell'autorità tutoria e, in definitiva, del potere centrale nell'attività di questi enti;

fa voti

perché la legislazione suddetta venga adeguata alla nuova realtà politica e sociale, per conseguire l'autogoverno economico delle cooperative fra produttori di pesce ed incrementarne l'attività e, nel contempo, migliorare le attrezzature dei mercati e potenziare l'industria peschereccia ».

CAPALOZZA. Il problema relativo ai mercati all'ingrosso del pesce forma oggetto di un ordine del giorno che ho presentato unitamente ai colleghi Giuseppe Ricci, Latorre e Bianco, rappresentanti di regioni marittime d'Italia. Il problema stesso è particolarmente delicato e meriterebbe una larga e diffusa discussione, mentre io mi sono proposto di sfiorarlo appena con rapidissimi cenni, anche perché varrà ad integrarli la competenza dell'onorevole Salerno, il quale, *ex professo*, si è occupato di questa particolare materia.

La legge del 12 luglio 1938, n. 1487, sui mercati comunali del pesce, stabilisce all'articolo 13 che i proventi che derivano ai comuni dai mercati all'ingrosso del pesce debbano essere esclusivamente commisurati a sostenere le spese del mercato. Si sa che per la gestione del mercato del pesce sono state stabilite dalla legge determinate percentuali che non possono superare un certo limite. Ora, noi sosteniamo — i pescatori lo sosten-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

gono — che la detta disposizione non vige quando la gestione venga ceduta ad altri, di preferenza ad enti cooperativistici. Ed invero l'articolo 14, secondo comma, della legge che ho ricordato detta solo che « non possono essere aumentate le percentuali ».

L'indagine sui lavori preparatori della legge cui mi riferisco, che è la legge vigente, soccorre e conferma nel modo più preciso questa interpretazione. Difatti gli Atti parlamentari (XXIX legislatura Senato, 1ª sessione, documento n. 2296-A) pongono in evidenza che « i proventi da trarsi dall'esercizio del mercato debbano commisurarsi alle spese di gestione, comprendenti anche la quota di ammortamento dei relativi impianti, per evitare che i comuni si lascino indurre dalle necessità di bilancio a gravare sull'industria peschereccia » e insistono (XXIX legislatura, Camera, documento n. 2275) che « gli articoli dal 10 al 13 sono diretti a precisare il modo da sopperire da parte delle autorità comunali alle spese occorrenti per il funzionamento dei mercati »; ed è notevole che nessun maggiore aggravio viene imposto ai produttori, « stabilendosi altresì » in modo esplicito che i proventi derivanti dai mercati all'ingrosso del pesce devono essere esclusivamente commisurati a sostenere le relative spese.

Siamo di fronte, in sostanza, ad una specie di interpretazione autentica del legislatore, il quale si è preoccupato che le percentuali di mercato non si risolvessero in un'imposta a carico dei produttori e a vantaggio del bilancio comunale, ma ha, invece, lasciato entro certi limiti la possibilità di utili agli enti cooperativistici, per la semplice, fondata considerazione che i proventi in caso di gestione di una cooperativa, non pesano sui produttori, ma invece vanno in definitiva a vantaggio di essi. Io potrei ricordare, ma non voglio dilungarmi, altri precedenti legislativi i quali conducono alla medesima interpretazione della legge; potrei ricordare l'articolo 81 del testo unico delle leggi sulla pesca, di cui al decreto 8 ottobre 1931, n. 1604, e altresì l'articolo 3, quinto comma, della legge 13 aprile 1933, n. 397, che dimostrano, sia pure implicitamente, che solo ai comuni è vietato di ritrarre un utile di gestione.

Vi è, poi, un altro punto che deve essere posto in particolare rilievo: quello dei servizi che per legge non possono essere ceduti, ma devono essere invece retti dal comune, come il servizio di direttore e il servizio di astatore. Non ci si rende conto della giustificazione logica ed economica, secondo cui que-

sti importanti servizi debbano essere attribuiti al comune e non possano essere, invece, affidati allo stesso ente cooperativistico, che ha in gestione il mercato del pesce.

Vi è, infine, la questione del servizio cassa, che alcune cooperative possono, assai bene condurre direttamente, data la loro attrezzatura tecnica e la loro solidità economica. Anzi, per questo servizio cassa, è a dirsi che la stessa legge vigente si presta ad essere interpretata nel senso che sostengono le cooperative dei pescatori, e ciò per due diversi ordini di considerazioni. Primo, perché nulla esclude che la cooperativa possa funzionare essa stessa da istituto di credito, allorché già funzioni da istituto di credito, effettuando prestiti ai suoi soci, oppure effettuando operazioni di credito ai non soci che acquistano pesce o materiale per la pesca; nella legge si parla di istituto di credito, ma non si dice che debba trattarsi proprio di una banca tecnicamente organizzata, di un'impresa adibita esclusivamente al credito. Secondo, perché l'articolo 83 del testo unico sulla pesca (che, di questo testo unico, è l'unico articolo sui mercati del pesce rimasto in vigore in seguito all'abrogazione delle altre norme in materia, avvenuta con la legge 12 luglio 1938, n. 1487) si riferisce solo al caso di gestione comunale e non al caso di gestione non comunale e, in particolare, cooperativa.

Ci si potrebbe chiedere a che scopo facciamo tutti questi richiami legislativi, che possono sembrare astrusi, a che scopo citiamo tutti questi articoli che possono sembrare freddi e pesanti. Gli è che si sostiene da alcuni che, anche quando siano le cooperative a gestire i mercati all'ingrosso del pesce, le cooperative debbano riscuotere percentuali che siano rigorosamente adeguate alle spese di gestione. Ora, questo è un assurdo non soltanto giuridico, come mi sono studiato di dimostrare, ma altresì economico, perché evidentemente a nessuno verrebbe in mente di gestire un servizio così importante e delicato senza trarne alcun utile e alcun lucro. Parecchie sono le marinerie organizzate in cooperative che hanno ora questa gestione; valga, ad esempio, il caso della marineria di Cattolica e di Fano. Per quanto riguarda Ancona, la gestione da parte di quella cooperativa è stata richiesta ma non ancora concessa.

Ora, se queste cooperative riescono ad avere dei proventi, allora potranno essere messe in condizioni di migliorare i servizi, di organizzare le casse di assistenza per i disoccupati della categoria, di pagare pensioni ai vecchi e agli invalidi, sussidi ai malati

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

anche per cliniche specializzate, alle vedove, ai bisognosi, costituire fondi per una casa di riposo per la gente del mare, costruire impianti moderni per la fabbricazione del ghiaccio, istituire depositi di nafta e lubrificanti e magazzini per attrezzi da pesca, ecc.

Non è un'elencazione immaginosa, questa, perché proprio tali scopi e tali obiettivi ha raggiunto o sta per raggiungere la cooperativa fra i marinai ed i pescatori di Fano.

Ed anche altri scopi e obiettivi potrebbero essere raggiunti, quali, ad esempio, la costruzione o l'acquisto di motopescherecci — il che darebbe maggiore incremento alla pesca — e la organizzazione di una rete di trasporti rapidi e specializzati e di spacci in zone non di produzione, il che consentirebbe vantaggi notevoli per l'incremento dei consumi e la diminuzione dei prezzi al minuto.

Io concludo nella speranza che la Camera approvi ed il Governo accetti l'ordine del giorno che ci siamo permessi di presentare; e tanto più posso sperarlo, perché proprio l'onorevole Salerno, il quale è, come ho detto, un conoscitore di questi problemi, in una sua recente pubblicazione nella *Rivista della Pesca*, mi sembra che non dica cose molto dissimili da quelle che io vado sostenendo.

SALERNO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È una legge nuova da fare.

CAPALAZZA. Ella ha scritto che bisogna migliorare l'attività dei pescatori affermando, appunto, che essi debbono uscire dall'ambito della semplice produzione e che le cooperative tra pescatori debbono rappresentare il perno della produzione in questo settore e aggiungendo, inoltre, che alle cooperative deve essere affidata la gestione dei mercati all'ingrosso e che è necessario revisionare e modernizzare la legge vigente in materia.

Nell'attesa, occorre, frattanto, che il Governo dia disposizioni ai suoi organi, attraverso accordi tra il Ministero dell'interno e quello della marina mercantile ed emani apposite circolari interpretative, dappoiché oggi avviene che, quando un comune concede il mercato del pesce ad una cooperativa, si trovano sempre dei prefetti che danno una interpretazione restrittiva alla legislazione, che sollevano difficoltà, che pongono, come suol dirsi, i bastoni fra le ruote, nel modo più settario, più antidemocratico, più contrario agli interessi dei produttori ittici. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti.

Il primo è quello dell'onorevole Gatto:

« La Camera,

considerata la grave situazione in cui si trova il porto di Venezia e la insostenibile situazione economica dei lavoratori di quel porto,

fa voti:

a) perché si affrettino i lavori in corso e si proceda celermente alla esecuzione degli altri lavori necessari per rendere comodo l'accesso e la navigazione nel porto;

b) perché sia equamente ripartito il traffico di assegnazione governativa tenendo presente, per quanto riguarda il porto di Venezia, il volume di traffico prebellico ed il retroterra del porto;

c) perché siano sollecitamente ripristinate le linee di navigazione sovvenzionate dallo Stato che facevano capo all'Adriatico;

d) perché si proceda al sollecito perfezionamento delle trattative in corso per la definizione della tariffa preferenziale tra Venezia e l'Austria ».

L'onorevole Gatto ha facoltà di svolgerlo.

GATTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è la prima volta che si sente parlare alla Camera e al Senato della condizione veramente misera in cui langue il porto di Venezia e certamente le autorità centrali sono a conoscenza di tale situazione, perché ripetutamente esse si sono preoccupate di esporla.

Siamo, purtroppo, costretti a riparlarne, perché la vita del porto di Venezia è la vita della stessa città di Venezia e perché vi sono migliaia di famiglie di lavoratori portuali che versano attualmente in una situazione economica insostenibile. Nell'ultima visita che il capo del Governo fece a Venezia, egli ricevette una commissione di lavoratori portuali che gli esposero la gravissima situazione in cui, per la situazione del porto, essi attualmente si trovano.

Le autorità locali hanno più volte fatto presente come sia necessario procedere ai lavori di riattivazione del porto.

PRESIDENTE. Onorevole Gatto, per la economia della discussione, mi permetto di osservare che l'argomento concernente il primo punto del suo ordine del giorno, che ella sta ora illustrando, è piuttosto di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

GATTO. Ella ha perfettamente ragione, signor Presidente, ma io mi riservo di tra-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

smettere poi il testo di questo mio intervento al ministro competente: non parlerò d'altronde che per pochi minuti.

È da notarsi che, purtroppo, i lavori di ricostruzione del porto di Venezia sono così indietro che non si sono ancora neppure tolti i relitti che impediscono l'accesso al porto. Di più, i lavori sono condotti con un criterio privo di logica: ad esempio, si è ricostruito il molo di sinistra, senza che si sia ricostruita nel contempo la banchina.

Altrove, in altri moli, si ricostruiscono banchine e magazzini, ma non si provvede nel contempo a dragare i fondali, di modo che le navi di grosso tonnellaggio non potranno avvicinarsi alle banchine.

Circa, poi, la situazione del traffico, bisogna tener presente che, per il passato, il traffico del porto di Venezia si svolgeva per la maggior parte con il medio oriente e riguardava in particolar modo il carbone e i cereali. Ora, noi comprendiamo bene come oggi la situazione internazionale sia tale da limitare gravemente questo traffico con il medio oriente.

Ma noi ci chiediamo se questa particolare situazione debba ricadere esclusivamente sui porti adriatici o se non debba, invece, ricadere in parte anche su tutti i porti nazionali, garantendo ai porti adriatici dei compensi attraverso una maggiore assegnazione di merci.

Quando noi abbiamo chiesto che venissero assegnati dei piroscafi con merci di massa (carbone e cereali) ci è stato risposto che il trasporto nei porti adriatici è più costoso in confronto ai porti tirrenici per due ragioni: primo, perché, trattandosi di un percorso più lungo, si deve pagare un nolo superiore; secondo, perché l'Adriatico è ancora un mare minato e quindi vi è una spesa di assicurazione superiore a quella occorrente per il Tirreno. Noi pensiamo che anche questo problema dello sminamento dell'Adriatico debba essere una buona volta affrontato; ma se, peraltro, ciò non è possibile, ci sembra che non sia giusto far carico di questa situazione unicamente ai porti adriatici.

Io ricordo che quando, prima della guerra, non vi erano assegnazioni di traffici da parte del Governo e questi erano liberi, il porto di Venezia attirava a sé un traffico di carbone tale che era sufficiente alla sua vita. Eppure anche allora questo traffico veniva da oltre Gibilterra! Quindi, non è vero che vi sia semplicemente una questione di lunghezza del percorso, che incida sulla situa-

zione. Se il porto di Venezia poteva far fronte alla situazione con i suoi mezzi prima della guerra, quando pure, come adesso, vi era un maggiore percorso da affrontare, è segno che non è il percorso l'ostacolo vero.

Io penso che bisogna trattare meglio questo porto. Si dice che Gibilterra è più lontana; ma, per esempio, Suez e il Mediterraneo orientale sono più vicini a Venezia che ai porti tirrenici, eppure la maggior parte del carico proveniente da queste zone non è stato assegnato al porto di Venezia o ai porti adriatici, bensì ai porti tirrenici!

Si è, inoltre, creata una situazione particolare a danno del porto di Venezia, quando il ministro dell'industria e commercio ha ridotto in modo notevole il retroterra del porto. Il retroterra del porto di Venezia, normalmente, aveva un arco di circa 200 chilometri che comprendeva diverse provincie fra le quali Brescia, Cremona, Reggio Emilia, Modena, Bologna e parte di Ravenna. Attualmente, in teoria, il ministro dell'industria e commercio ha ridotto il retroterra di Venezia a parte della provincia di Brescia, a Modena, a Ravenna e a parte di Bologna, escludendo le altre provincie citate. E questo in teoria, perché in pratica i carboni che devono andare a Brescia sono inviati al porto di La Spezia e quelli che devono andare a Ravenna e a Bologna vengono mandati al porto di Ancona. Questo contrariamente anche ad ogni regola di convenienza economica.

Per avere un'idea delle assegnazioni che sono state fatte al porto di Venezia in confronto agli altri porti, e quindi per farci un'idea di come sia effettivamente giusto chiedere una maggiore assegnazione di traffico al porto di Venezia, mi permetterò di citare la media del trasporto del carbone dal 1935 al 1938 e quella del 1948, dei porti di Genova, Savona, Ancona e Venezia. Genova, nel periodo che va dal 1935 al 1938, aveva un traffico di due milioni e 400 mila tonnellate e attualmente ha un traffico di 2 milioni e 13.056 tonnellate; Savona aveva un traffico di 1 milione 356 mila tonnellate, mentre quello attuale è molto superiore perché arriva a un milione e 875.832 tonnellate; Ancona, che aveva un traffico di 252 mila tonnellate, attualmente ne ha per 438.862 tonnellate, quindi un tonnellaggio superiore al traffico prebellico. Venezia, invece, che una volta aveva un traffico di 1 milione e 200 mila tonnellate, oggi ha un traffico di 665.103 tonnellate. Quindi, mentre per Genova vi è stata una piccolissima riduzione e per Sa-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

vona e Ancona vi sono stati degli aumenti anche sensibili, per Venezia vi è stata invece la riduzione di ben il 50 per cento del suo traffico di carbone.

Così anche per i cereali: mentre Genova ha aumentato il volume di traffico dei cereali di circa tre volte, rispetto al 1934-38, perché attualmente è di 1.110.000 tonnellate, invece Venezia ha avuto un aumento minimo: da 178.000 a 230.000 tonnellate.

Né meglio siamo stati trattati nelle linee di navigazione sovvenzionate dallo Stato: quelle che facevano capo al Tirreno sono state tutte ricostituite. Infatti da Genova, prima della guerra, partivano sessanta linee, oggi ne partono 109. Invece, le linee adriatiche non sono state ripristinate che in minima parte. Nell'Adriatico avevamo 64 partenze mensili prima della guerra, oggi ne sono state ripristinate solo 18.

Si sa perfettamente che, se non vi sarà il ripristino delle linee di navigazione, ben difficilmente vi potrà essere notevole possibilità di ripresa del porto di Venezia. In tutte le situazioni il porto di Venezia è stato sempre sacrificato: così, per esempio, quando si è trattato di assegnare ai vari enti portuali il personale dell'azienda portuale fiumana — il che è avvenuto con decreto 23 dicembre 1946 n. 520 — noi abbiamo visto che detto personale è stato assegnato in maniera assolutamente inadeguata e tale da gravare in modo fortissimo il porto di Venezia. È evidente, invece, che esso doveva essere assegnato in relazione al traffico del porto, perché è sul traffico che grava la spesa del personale.

Ora, noi abbiamo assistito a questa ingiustizia: che Venezia, con 1.289.000 tonnellate di traffico complessivo, ha avuto assegnate 16 unità, mentre Genova, con 5.518.000 tonnellate, ne ha avute assegnate 17, e Savona, con 2.973.000 tonnellate, cioè il doppio di Venezia, ne ha avute assegnate appena 2.

Così abbiamo visto con profonda meraviglia che, quando si è trattato di assegnare contributi speciali per il mantenimento dei profughi di questi enti portuali, mentre si sono dati contributi ai porti di Genova, Napoli e Savona, non si è dato alcun contributo a Venezia, dicendo che il bilancio di questo ente portuale non era fallimentare, mentre era in effetti passivo fin da allora e non certo da paragonarsi con Genova e Savona che hanno un traffico molto maggiore!

Citiamo ancora altri esempi: si è fatta, da parte del servizio studi economici di Ca' Foscari, una indagine pubblicata sul *Bollettino di studi economici di Ca' Foscari*. Per

fare questa indagine, che aveva lo scopo di identificare le cause del deperimento del porto di Venezia, è stato mandato a tutte le principali ditte, che si servivano una volta del porto, un questionario perché specificassero le cause per le quali si sono allontanate dal porto di Venezia. È saltata fuori una circostanza stranissima: molte ditte hanno lamentato che le licenze di esportazione stabiliscono come dogana quella di Genova, anche per merci che possono essere più convenientemente imbarcate a Venezia. Ora, noi pensiamo che si dovrebbe almeno lasciare al beneplacito dell'importatore o dell'esportatore la scelta della dogana. È evidente che il porto di Venezia, che ha già una situazione tanto difficile, se troverà così gravi ostacoli da parte del Governo, sarà destinato a languire sempre più!

Un'altra grossa questione è quella dalle tariffe preferenziali tra Venezia e l'Austria. Le ferrovie austriache hanno dato il permesso per tale tariffa, il competente ministero italiano no. Io so che questo non rientra nella competenza del ministro della marina mercantile, ma desidererei pregarlo di volersi fare portavoce di questa situazione, affinché sia condotta a termine questa benedetta tariffa.

Concludendo, noi preghiamo vivamente di accogliere quest'ordine del giorno e preghiamo altresì il ministro di farsi interprete, per le parti che non lo riguardano, presso i suoi colleghi di Governo, tenendo presente la situazione di migliaia di portuali che versano in difficili condizioni.

L'amico onorevole Giavi sa quale è la situazione dei portuali di Venezia e quali sono le pressioni che abbiamo continuamente perché si provveda a sollevare la situazione di questo porto che oggi non dà loro la possibilità di guadagnare il pane. Preghiamo il ministro di accettare questo ordine del giorno non come la consueta raccomandazione, ma come una raccomandazione che poi si traduca in una azione effettiva a favore del porto di Venezia.

Non vogliamo creare difficoltà ad altri porti: noi vogliamo semplicemente che anche il nostro porto viva, perché è un polmone essenziale per la vita di Venezia. Venezia senza porto è destinata a morire. E Venezia non può e non deve morire! (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Dominedò, Lucifredi, Viale, Russo Carlo e Pertusio:

« La Camera,

in coerenza con il fatto che la codificazione vigente già affianca la navigazione aerea

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

alla navigazione marittima e interna, per quanto concerne le disposizioni privatistiche, internazionali e penali;

in considerazione della circostanza che una qualche comunità di esigenze tecniche fra aviazione civile e aviazione militare non esclude che l'autonomia amministrativa dell'aviazione civile costituisca il primo presupposto per il suo effettivo incremento;

in armonia con il criterio prevalente negli ordinamenti più progrediti, ove è affermata l'autonomia dell'aviazione civile;

in analogia di quanto è già stato attuato con lo sganciamento della marina mercantile dalla marina militare;

fa voti perché il Ministero della marina mercantile prenda le opportune intese con il Ministero della difesa, allo scopo di predisporre gli studi preparatori per l'unificazione dei servizi della navigazione aerea con quelli della navigazione marittima e interna, nel quadro del futuro dicastero della navigazione ».

L'onorevole Dominedò ha facoltà di svolgerlo.

DOMINEDÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi poniamo oggi un tema che fu già adombrato e per qualche aspetto approfondito nella discussione per l'esercizio del bilancio della marina mercantile 1948-49, che è poi ritornato alla ribalta delle discussioni in occasione del dibattito sull'esercizio del bilancio della difesa 1949-50, e che si concreta in questo: affrontare l'opportunità, sia pure col gradualismo inerente alla complessità del problema, di studiare il distacco dell'aviazione civile dall'aviazione militare, nello stesso modo in cui a suo tempo si superò, attraverso ostacoli che tutti ricordano, il problema parallelo e per alcuni aspetti analogo del distacco della marina mercantile dalla marina militare.

L'aviazione civile ha esigenze proprie, di costruzione, di esercizio e di incremento, profondamente distinte dalle esigenze dell'aviazione militare. Anche prescindendo dagli esempi che ci vengono da ordinamenti civili, progrediti in questa materia, dobbiamo ricordare che noi stessi siamo sulla via dell'unificazione, poiché il codice vigente, la codificazione positiva della navigazione, pone su terreno di affinità, e qualche volta di parità, la navigazione marittima interna ed aerea, per quanto riguarda la disciplina privatistica, internazionale e penale. Salvo determinate norme che si ricolleghino alla specialità delle rispettive branche, ma i principi informativi sono comuni.

Se noi già siamo sulla via maestra per quanto riguarda la disciplina essenziale della materia, si tratta di prendere analoga via per quanto riguarda la disciplina amministrativa. Poiché sarà solamente la autonomia amministrativa dell'aviazione civile quella che consentirà il reale incremento di questo fondamentale ramo dell'attività di un paese civile, incremento che ancora in buona parte è da venire e che noi consideriamo possibile con quel gradualismo che è inerente alle difficoltà di ogni ripresa.

Ma sarebbe singolare, nella eccezionale forza di ripresa di cui ha dato esempio il popolo italiano, che questo ramo restasse non in linea rispetto agli altri rami dell'attività economico-sociale del paese, quando ha in sé tali possibilità di propulsione. Io mi permetto, quindi, di porre il problema dinanzi alla Camera.

Anche il ministro della difesa svolgeva il suo discorso, l'altro ieri, dicendo che per quanto potesse essere viva la considerazione di certe esigenze tecniche che sono comuni ai due rami, ad esempio per quanto riguarda il problema dell'assistenza o il problema del salvataggio, tuttavia non poteva dissimularsi la possibilità di arrivare a questo sganciamento che è nelle cose, che nasce dalla realtà e del quale dobbiamo pensare che, se non sarà fatto oggi, sarà fatto certamente domani. Il ministro della difesa concludeva pertanto il suo discorso dichiarando che finiva per non opporsi a un'esigenza di cui sentiva tutto il peso.

Io mi permetto di chiedere, attraverso il nostro ordine del giorno, che il ministro della marina mercantile, sentendo tutta l'importanza del problema e ricordando gli affidamenti già dati, cominci a preparare quelli che saranno gli studi preparatori, di concerto col ministro della difesa, per portare gradualmente il problema a quello stato di maturazione, anche ponderata, estremamente ponderata, che un giorno non lontano consentirà di risolverlo.

Crediamo in questo modo di dare un contributo reale per l'incremento di un'attività che è manifestazione tipica di un paese civile ed espressione fondamentale delle opere di pace. (*Applausi al centro*).

Presentazione di un disegno di legge.

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

PACCIARDI, *Ministro della difesa*. Mi onoro presentare il disegno di legge:

« Elevazione del limite di spesa previsto dall'articolo 1 del decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 1149, recante modificazioni all'articolo 2 della legge 13 novembre 1947, n. 1422, relativo alla approvazione dello scambio di Note, effettuato in Roma fra l'Italia e la Francia per il recupero di navi mercantili francesi affondate nelle acque territoriali italiane ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminato in sede referente o legislativa.

Si riprende la discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

PRESIDENTE. L'onorevole Melis ha facoltà di svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerata l'importanza della linea marittima Olbia-Civitavecchia che rappresenta il solo mezzo quotidiano per il trasporto dei passeggeri e delle merci tra la Sardegna e la penisola;

rilevato che, attualmente, il traffico si svolge con mezzi inadeguati alle pressanti e inderogabili esigenze e che altresì la sperequazione delle tariffe praticate reca grave pregiudizio ai diritti ed alle possibilità della Sardegna ed alle attività generali della Nazione che invece vanno incrementate e favorite,

invita il Governo

a disporre nel modo più sollecito l'allineamento delle tariffe marittime con quelle praticate nelle ferrovie di Stato, di cui la linea Olbia-Civitavecchia deve rappresentare, anche nella concreta applicazione della tariffa differenziale per il cumulo marittimo-ferroviario, la continuazione

e lo invita altresì

a disporre, per ragioni di giustizia verso la Sardegna, di economia ed infine per sottrarre un servizio così essenziale alla speculazione privata, la restituzione della linea alla gestione delle Ferrovie di Stato ».

MELIS. Rinuncio a svolgere il mio ordine del giorno, il cui fondamento è stato documentato appassionatamente dai molti intervenienti che abbiamo ascoltato. La nostra

isola attende ansiosamente la soluzione di questo problema, il contenuto cui è innanzitutto di ordine morale e non soltanto di ordine pratico locale, ma anche di utilità nazionale. Perché il problema della nostra isola che vuole avvicinarsi all'Italia, il problema di questo angolo di mondo, dove il lavoro italiano potrebbe utilmente trovare la sua realizzazione, è problema nazionale. Sono sicuro che all'unanimità dell'isola risponderà l'unanimità della Camera, guidata dal suo ministro, che deve sentire, come noi, l'importanza e la necessità della risoluzione di questo problema. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli Chiaramello, Viale, Natta, Russo Carlo, Lucifredi e Manuel Gismondi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

in base all'esperienza degli Stati esteri, ed anche in riferimento alla creazione di enti portuali che già in funzione, prima dell'avvento del regime fascista, avevano dato ottima prova,

fa voti

affinché il Governo riesamini la situazione portuale in Italia, provvedendo per intanto al riconoscimento giuridico delle organizzazioni autonome che di fatto (come il consorzio portuale Imperia-Piemonte) funzionano con soddisfazione e profitto di tutte le categorie interessate ».

L'onorevole Chiaramello ha facoltà di svolgerlo.

CHIARAMELLO. Parlo brevemente nella mia qualità di presidente del consorzio portuale di Imperia-Piemonte, per insistere presso il ministro affinché voglia esaminare ancora una volta la politica del suo ministero e del Governo in genere nei riguardi del riconoscimento giuridico di tutti gli enti portuali.

Noi in Italia, finora, abbiamo seguito due strade per quanto concerne questi riconoscimenti: mentre dal 1917 al 1922 avevamo riconosciuto, si può dire, tutti gli enti portuali, sia piccoli che mediocri e primari, nel 1922, all'inizio della dominazione fascista, siamo arrivati all'abolizione totale e completa degli enti stessi — che pure per la quasi totalità avevano dato ottima prova — con esclusione di quelli di Genova, Napoli e Venezia, regolati da leggi speciali.

Qualcuno di questi enti — e cito particolarmente quello di Savona — aveva dato dei risultati magnifici nell'organizzazione portuale ricorrendo anche ad importanti lavori.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Immediatamente dopo la guerra di liberazione, siamo stati ancora noi, quali rappresentanti del Piemonte e particolarmente della città di Torino, a riprendere la vecchia politica portuale per la ricostituzione di tutti questi enti e ci siamo resi parte diligente per ricostituire sia l'ente portuale di Savona che quello di Imperia-Piemonte; ma, purtroppo, mentre siamo riusciti a far riconoscere ormai l'ente portuale di Savona, finora non siamo riusciti a far riconoscere giuridicamente l'ente portuale di Imperia che è tanto necessario all'economia sia di Torino, sia delle province piemontesi, come della provincia d'Imperia, relegata all'estremo confine della nostra Italia.

Insisto soprattutto affinché il ministro della marina mercantile trovi la possibilità di svincolarsi dal Ministero dei lavori pubblici: non comprendo come si possano agganciare i due ministeri in materia di politica portuale e perché si debba dipendere, per questi enti portuali, prima ancora dal ministro dei lavori pubblici che da quello della marina mercantile che, invece, dovrebbe essere l'unico competente regolatore della politica portuale. È per questo che ho presentato l'ordine del giorno ed è ancora per questo motivo che insisto affinché il ministro della marina mercantile voglia ancora una volta esaminare a fondo la necessità di arrivare a un sollecito riconoscimento di tutti gli enti portuali, in aggiunta a quelli già esistenti e già riconosciuti, che in Italia sono solo quattro. Soprattutto insisto per quello che, in particolar modo, è legato alla mia persona, quale presidente, cioè per l'ente portuale di Imperia-Piemonte, che ha già dato tangibili risultati e che soddisfa tutte le categorie interessate della vasta zona ligure-piemontese.

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mazza, relatore.

MAZZA, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Qualcuno, dimentico del buon senso e della realtà delle situazioni che impongono la sopportazione anche delle più lunghe concioni per impedire il peggio del silenzio coartato, ha definito questa nostra Assemblea, presidio di democrazia e di libertà, « l'assemblea degli astratti ».

Convinto, come sono, che bisogna colpire i singoli responsabili delle astrattezze e delle astruserie e non la funzione parlamentare, nobilissima e validissima, sia pure con le umane manchevolezze, per il processo legislativo dei popoli liberi, per mio conto mi

atterrò alla più concreta sintesi con alcune brevissime dichiarazioni, richiamandomi per i necessari dettagli alla relazione scritta.

Una sola osservazione preliminare: se è vero — ed è vero — che occorre limitare per ogni gruppo parlamentare il numero degli oratori e la durata degli interventi, è necessario però che la Camera tragga dalla regolamentazione dei propri lavori il diritto di opportuni ritocchi ai bilanci, onde evitare che la discussione diventi un'inutile esercitazione oratoria. La Commissione auspica pertanto una nuova regolamentazione della discussione dei bilanci per ottenere, con il necessario snellimento, anche una organicità funzionale della regolamentazione stessa.

Quali sono i punti sottolineati dai vari oratori? Il problema della pesca, quello del funzionamento delle capitanerie, quello delle scuole marittime e quello delle comunicazioni della Sardegna con il continente, il quale ultimo problema ha suscitato l'interesse di tutti i settori della Camera.

Io non ritornerò sul problema della pesca, che è stato abbondantemente trattato. Il primo passo che necessariamente deve farsi, per me, è l'unificazione dei servizi distribuiti fra vari ministeri. Con amarezza ho dovuto constatare che non è stata ricostituita la commissione permanente consultiva per la pesca presso il Ministero della marina mercantile, e ciò per mancanza di mezzi. Infatti, il bilancio non contiene alcuno stanziamento di fondi per il funzionamento del Consiglio superiore della marina mercantile, in evidente contrasto con le disposizioni di legge vigenti.

Mancanza proprio di mezzi, si domanda la Commissione, o cattiva volontà della burocrazia, che non vuole rendere funzionanti questi organi?

La Commissione si augura, poi, che il ministero competente, con successive note di variazioni, possa esaudire il voto del collega Giulietti, per quanto riguarda la « caccia alle mine vagabonde ».

Circa i provvedimenti auspicati dall'onorevole Capalozza per il risarcimento dei piccoli armatori di motopescherecci requisiti e perduti per causa bellica, la Commissione si augura che questo problema possa essere esaminato con benevolenza dal ministro.

Ma, accanto ai problemi economici della pesca, ci sono problemi sociali che si devono esaminare: il problema dell'assistenza e della previdenza; il problema delle pensioni e degli assegni familiari ai pescatori, che — strana cosa! — sono corrisposti solo in alcuni com-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

partimenti, in virtù della interpretazione più o meno restrittiva di una circolare del Ministero del lavoro.

L'onorevole sottosegretario Salerno, che tanta dedizione ha posto e pone all'esame delle necessità del settore pesca, si renda ancora maggiormente benemerito di questa umile categoria, ottenendo per essa giustizia.

Per quanto riguarda le rivendicazioni dei marittimi, la Commissione, auspicando — nell'interesse dei pensionati, delle vedove e degli orfani — il pieno riconoscimento delle loro richieste, deprecando però l'abuso degli scioperi, che lo stesso comandante Giulietti, nel giornale *Il lavoratore del mare* del 1° settembre, giudicava arma pericolosa, da adoperare con giudizio (*Commenti*), la Commissione fa voti che gli armatori e la gente del mare, in piena collaborazione, sotto la guida comprensiva ed energica del ministro, possano al più presto schiarire completamente l'orizzonte sindacale.

Ma poiché la crisi del piccolo naviglio e la temuta discesa dei noli potranno acuire il problema della disoccupazione marittima, la Commissione tiene a porre l'accento sul problema dell'avvicendamento e dei turni particolari, non sembrando che la tecnica, messa in esame per la soluzione del problema dei turni particolari, possa rappresentare per i marittimi una soluzione adeguata, poiché gli iscritti al turno generale non potranno per nessun motivo avere non solo l'imbarco, ma neanche la speranza dell'imbarco.

Per ciò che riguarda il problema delle comunicazioni fra la Sardegna e il continente, la Commissione auspica un miglioramento rapido dei servizi mentre si augura, per quanto concerne rapporti dello Stato con le società sovvenzionate, che siano al più presto portati all'esame del Parlamento i bilanci delle società, sia posto termine al regime straordinario, stabilito da una legge determinata da contingenze belliche, e che siano stipulate, previa attenta valutazione, nuove convenzioni, in attesa delle quali si potrebbe addivenire al regime delle convenzioni straordinarie, per abolire il troppo elastico sistema dei contributi integrativi di bilancio.

Per quanto riguarda le scuole professionali marittime, il problema di una migliore organizzazione e potenziamento delle scuole marinare in generale e di quelle di specializzazione, in particolare, ha visto espresso in Commissione anche il desiderio di un ritorno di dette scuole sotto la giurisdizione del Ministero della marina mercantile.

Per la verità, mentre è fuori discussione la necessità di uno sforzo ricostruttivo, diretto a porre la scuola professionale marinara in grado di rispondere alla sua alta missione educativa, non sembra opportuno prendere in esame questa possibilità, poiché, data l'unitarietà dell'istruzione pubblica in Italia e la interdipendenza dei vari titoli, anche ai fini dell'ammissione ai corsi e per l'ulteriore sviluppo degli studi, è opportuno che le dette scuole restino, come in atto, alle dipendenze di un unico ministero.

La Commissione, pur rendendosi esatto conto delle esigenze generali del bilancio del tesoro, poiché ritiene che un bilancio adeguatamente uniformato alle esigenze della marina mercantile, lungi dal costituire un gravame per la pubblica finanza, non potrà in definitiva che risolversi in una maggiore possibilità di risanamento della stessa, accelerando i tempi di una ricostruzione già in atto, con l'augurio che i problemi sottoposti dai vari oratori al vostro esame ed alla comprensione profondamente umana del ministro siano affrontati e risolti nel prossimo anno finanziario, convinta com'è dell'immancabile divenire della marina mercantile e convinta com'è — onorevole Serbandini — che sui porti italiani sempre garrirà al vento la bandiera italiana, che sempre sarà portata sui lontani oceani dalle nostre navi, la Commissione si onora di chiedere alla Camera l'approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1949-50. (*Vivi applausi*).

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

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Anche per l'esercizio 1949-50 la voce più importante nel bilancio della marina mercantile è quella relativa ai servizi marittimi. Voglio dare qualche cenno illustrativo delle cifre indicate nel bilancio, che serve a chiarire la portata di esse.

Vi sarà forse già noto che per le società di preminente interesse nazionale le sovvenzioni annue previste dalle vigenti convenzioni sono le seguenti: per la società « Italia », 15 milioni; per il « Lloyd Triestino », 95 milioni; per l'« Adriatica », 48 milioni e 45 mila lire; per la « Tirrenia », 83 milioni: un totale di 241 milioni e 45 mila lire arrotondate in 241 milioni.

È poi da tener presente che le convenzioni prevedono l'obbligo dello Stato di integrare ogni quadriennio le cennate sovvenzioni fino

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

ad assicurare un utile del 4 per cento al capitale azionario delle società. Detta integrazione, che per la società Italia (la quale gestisce linee attualmente redditizie) non è stata necessaria negli anni 1945, 1946, 1947, deve invece essere ancora corrisposta alle altre tre società (Lloyd Triestino, Adriatica e Tirrenia).

Per il triennio 1945-47 tale integrazione è stata accertata in lire 2.885.489.000 in applicazione del decreto legislativo 26 aprile 1948, n. 754, che consente il pagamento di un acconto in misura non superiore al 60 per cento. È stata iscritta nel bilancio del decorso esercizio 1948-49 la somma di 1 miliardo e 700 milioni; nel bilancio 1949-50, ora in discussione, è stata iscritta la differenza in lire 1.185.500.000. Pertanto, per le società di preminente interesse nazionale, fra sovvenzioni, di cui ho prima parlato, e integrazioni si è richiesta la iscrizione, nel bilancio 1949-50, dello stanziamento complessivo di lire 1.426.500.000, rappresentato dalla somma fra 241 milioni e 1.185.500.000 lire.

Inoltre, per i servizi sovvenzionati minori (gestiti dalle società « Toscana », « Partenopea », « Istria-Trieste », « Fiumana », « Meridionale, ecc.), fra sovvenzioni e contributi straordinari, l'onere previsto per il 1949-50 è di lire 1.400.000.000, di modo che, in complesso, per tutti i servizi marittimi sovvenzionati maggiori e minori, l'onere è di 2.826.500.000 lire, arrotondate in bilancio in 2.825.000.000. Dall'esposizione delle cifre risulta che questo è lo stanziamento più importante del bilancio.

Debbo però far seguire un cenno riassuntivo su ciò che è stato fatto e su ciò che è in programma nel settore dei servizi marittimi transoceanici. Con l'entrata in servizio di tutta la serie di navi del tipo *Navigatori*, si sono ripristinate tutte le principali linee dell'anteguerra con le Americhe. Quindi il nord, il centro ed il sud-America sono oggi serviti dalla flotta della società Italia, che si è spinta ancora una volta sulle rotte del centro America, nord Pacifico e centro Pacifico, via canale di Panama.

Inoltre, con la trasformazione e l'entrata in linea del *Conte Grande* e l'imminente entrata in servizio del *Conte Biancamano*, sono stati migliorati i nostri collegamenti col sud-America. I nostri due *Conti* sono considerati oggi tra le più belle navi del mondo, capaci di trasportare 1.300 passeggeri ciascuna.

In quanto al « Lloyd Triestino », esso ha ripreso finalmente la sua tradizionale linea con l'Australia. A questa linea, il cui servizio è stato ripreso alla fine del 1948, sono state

destinate tre navi: il *Toscana* e due *Navigatori* presi in noleggio dalla società Italia.

La società Adriatica infine, con l'*Esperia*, nave nuovissima e bellissima, che fa il servizio da pochi mesi, ha ripreso nello scorso mese di maggio la linea celere con l'Egitto, mentre ha intensificato i servizi con il levante Mediterraneo, guadagnando, lentamente ma sicuramente, il suo posto in un settore dove si manifesta sempre più intensa la concorrenza della bandiera estera.

E veniamo, ora, ai servizi interni, cioè a quei servizi indispensabili che sono gestiti dalla società Tirrenia, da quella società che è stata, a mio avviso, ingiustamente attaccata in questa Assemblea. Dal novembre 1948, di concerto con gli organi ministeriali, la Tirrenia ha posto allo studio concreti miglioramenti ai suoi servizi e alle linee da essa gestite. A partire dal 21 gennaio 1949 sulla linea Napoli-Palermo è stato disposto il ripristino del servizio giornaliero, come nell'anteguerra. Ciò è stato reso possibile dalla circostanza che le motonavi *Giosuè Borsi* e *Cagliari* poterono ultimare i lavori di trasformazione. L'opportunità della ripresa del servizio giornaliero della linea 1, cioè la Napoli-Palermo, è stata confermata dal sensibile miglioramento del traffico verificatosi. Infatti, se si confronta il primo semestre 1948 con il primo semestre 1949, sia pure tenendo conto della diversa frequenza tra i due periodi, si ha, per esempio, che nel primo semestre 1948 il numero dei passeggeri trasportati è stato di 26.535 e che nel primo semestre 1949 il numero dei passeggeri è salito a 44.225, e così per le merci: nel primo semestre 1948, sempre su questa linea n. 1, sono state trasportate 5.675 tonnellate contro 10767 nel primo semestre 1949; con una differenza di ben 17690 passeggeri e 5092 tonnellate di merci trasportate in più nel primo semestre 1949. Infine è stata ripristinata la linea Genova-Livorno-Bastia-Porto Torres, con periodicità settimanale e con decorrenza dal 9 marzo 1949, servizio espletato dalla motonave *Olbia* che dispone di una capacità di 105 posti per passeggeri, dei quali 28 in cuccetta. Tale linea è stata ripristinata allo scopo di favorire il collegamento tra Genova, Livorno e la Corsica, anche per alleggerire il traffico passeggeri che si effettuava fino allora esclusivamente sulla linea 7.

È stata ristabilita, altresì, la linea Genova-Sardegna-Sicilia, che unisce Genova a Olbia, Cagliari, Palermo, Marsala, Trapani. In principio con una sola unità era praticamente impossibile dare alla linea la frequenza desi-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

derata, ma successivamente con l'acquisto di un'altra nave: la *Marechiaro*, fu possibile migliorare il servizio, al quale con l'aggiunta di un terzo piroscafo è stata assicurata, dal 15 ottobre 1948, frequenza quindicinale, com'era nei voti dei ceti commerciali sardi e siciliani. Inoltre, è stato possibile stabilire il collegamento dei porti siciliani con Tunisi, collegamento richiesto dai ceti commerciali tunisini, i quali desideravano un servizio regolare con l'Italia per riallacciare i vecchi rapporti già esistenti prima della guerra. Oltre i servizi che ho ricordato, notevoli miglioramenti sono stati apportati sulla linea Civitavecchia-Olbia. Evidentemente il servizio non è perfetto. Dirò però che il Governo intende fare di più, e qualcosa anzi è già stato fatto, con le ordinazioni, già passate, per nuove navi. È poi in corso di studio il periplo di tutta la costa della penisola dall'alto Adriatico fino all'alto Tirreno.

Come potete rilevare da questi brevi cenni sulle linee delle compagnie sovvenzionate, sensibile è stato il progresso realizzato nel corso di quest'anno nel settore delle nostre comunicazioni marittime, interne e internazionali. E ciò deve essere motivo di compiacimento, perché sono progressi reali, auspicio di progressi maggiori in un prossimo futuro.

Vediamo rapidamente adesso la situazione nel settore, egualmente importante, della gente del mare e dei lavoratori dei porti. Noi abbiamo avuto, in quest'ultimo anno, un aumento di tonnelloaggio che ha consentito certamente di imbarcare un maggior numero di marittimi. Alcuni oratori hanno sollevato il problema dell'acquisto di navi per dare la possibilità di assorbire mano d'opera. È questa la politica che stiamo seguendo: non abbiamo atteso questa discussione per autorizzare gli armatori a comperare delle navi. Il ministro della marina mercantile ogni settimana concede il suo benestare per l'acquisto di navi, dato che le costruzioni dei nostri cantieri non potrebbero da sole bastare ai bisogni della nostra flotta. Tutti sanno che queste autorizzazioni sono concesse, dopo un esame accurato fatto dall'ufficio tecnico, unicamente in funzione della qualità della nave che l'armatore chiede di comperare e del prezzo di essa. Poi la pratica passa al Ministero del commercio con l'estero che decide per la valuta.

Noi abbiamo aumentato con l'acquisto di navi di seconda mano il nostro tonnelloaggio in attesa dell'incremento che sarà determinato dalle costruzioni dei cantieri all'interno del paese. Grazie a questo aumento di ton-

nelloaggio è stato possibile, parallelamente all'aumento del tonnelloaggio, l'imbarco di un numero maggiore di marittimi. Vi è stato anche un incremento dei traffici, il che ha determinato un lavoro più intenso e più regolare soprattutto nei porti principali, con sensibile beneficio anche in quelli meno importanti.

La situazione dei marittimi, per quanto migliorata, tuttavia non può ancora dirsi stabilizzata, perché, se da un lato aumenta il tonnelloaggio e quindi il numero dei marittimi occupati, dall'altra e nello stesso tempo aumenta il numero dei marittimi disoccupati. Parrebbe un paradosso, ma non lo è, se si tiene conto di alcuni motivi che sono stati esposti ieri dall'onorevole Giulietti, quando ha accennato a quel flusso di disoccupati che si inseriscono nella marina mercantile. Fra le cause di tale flusso vanno menzionate soprattutto la situazione del personale della marina da guerra che è rimasto senza impiego, la crisi del naviglio di piccolo tonnelloaggio, la crisi nel settore della pesca. Sono molti i pescatori e i marinai già imbarcati su naviglio di piccolo tonnelloaggio che sono costretti a chiedere l'imbarco su navi maggiori. Questo aumenta il numero dei disoccupati, mentre aumenta nello stesso tempo il numero dei marinai che trovano occupazione a bordo delle navi maggiori.

Noi abbiamo preso dei provvedimenti per limitare l'iscrizione di questi marittimi. È chiaro che questa folla di disoccupati preme sugli uffici di collocamento determinando una situazione di estremo disagio; essa va comunque considerata con spirito umanitario, perché trattasi di lavoratori che meritano la massima considerazione da parte di tutti.

Per quanto riguarda il turno d'imbarco, tutti sapete che abbiamo ottenuto di poter regolare il 4 luglio, in seguito ad accordi fra armatori e marittimi, questo importante problema. La questione dell'avvicendamento è stata praticamente risolta con questi accordi. L'onorevole Jacoponi — strano, per lui ch'è un uomo di mare — ha detto oggi una grossa inesattezza: ha affermato cioè che questi marittimi hanno un turno di nove mesi. Proprio questo argomento è stato l'oggetto di trattative laboriosissime, a conclusione delle quali abbiamo ottenuto di portare il periodo di imbarco da 9 a 12 mesi.

Ma abbiamo ottenuto anche qualche cosa di più dal ministro Fanfani e cioè che ai marittimi, che non godevano del sussidio di disoccupazione e che avrebbero avuto il diritto di imbarcarsi, fosse dato il premio di disoccu-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

pazione. Quindi, come vedete, anche questa è una questione che è stata già risolta da qualche mese.

Il problema delle pensioni, sollevato durante l'altra agitazione, è pure un problema molto importante e complesso che ha interessato tutti i lavoratori del mare. Esso è sentito anche da quelle popolazioni che vivono nei porti e che seguono le vicende di questi valorosi lavoratori del mare.

Di che si tratta? La questione può così riassumersi: i marittimi avevano, prima della guerra del 1914, una situazione che li poneva all'avanguardia nel confronto con tutte le altre categorie di lavoratori. Le prime casse di previdenza sono infatti quelle dei marinai.

Purtroppo, dopo la guerra le condizioni dei marittimi sono risultate, sotto l'aspetto delle pensioni, radicalmente mutate. La ragione fondamentale del peggioramento è rappresentata dalle entità delle distruzioni, che, mentre nell'industria sono state in media appena del 30 per cento, hanno raggiunto, per quanto riguarda la marina, il 95 per cento. La flotta fu infatti ridotta ai minimi termini. Pertanto sia da parte dell'armamento che da parte dei marittimi non si fu più in grado di versare ai fondi le riserve matematiche. La categoria dei marittimi si è quindi trovata, in Italia, dal punto di vista delle pensioni, in una situazione di retroguardia anche nei confronti dei paesi più vicini al nostro. La Francia, ad esempio, garantiva ai marittimi pensioni che permettevano effettivamente a questa categoria di disporre di ciò che era indispensabile per vivere. Da noi è avvenuto invece che persino capitani, che avevano durante tutta la loro esistenza assunto la responsabilità di guidare le navi e di tutelare la vita dei passeggeri, avessero una pensione di 5, 6 mila lire al mese. È evidente che una simile situazione, per cui la media delle pensioni era di 4 mila lire circa, non poteva essere accettata. È sorto quindi questo problema che noi abbiamo dovuto risolvere in un modo empirico. Infatti, se avessimo dovuto elaborare una nuova legge sulle pensioni (tenuto conto di tutti i problemi inerenti alle pensioni stesse, come quello della capitalizzazione, ecc.) avremmo dovuto lavorare per almeno due anni ed intanto i marittimi sarebbero stati costretti a restare, nell'attesa, in una troppo penosa situazione.

Per questo abbiamo ritenuto necessario provvedere con la massima urgenza, triplicando le pensioni. Infatti, da 4 mila si è passati a circa 12 mila lire, sulla base di un accordo raggiunto tra le parti un paio di

mesi fa. Vi sarà quindi un incremento, per ogni marittimo, di circa 8 mila lire al mese nella pensione. Il problema è stato, peraltro, sollevato di nuovo in quest'ultima agitazione attraverso la richiesta di una composizione più organica di quella raggiunta precedentemente. Al fine di poter risolvere in modo relativamente pacifico anche questo problema si è giunti ad un accordo per la creazione di una commissione incaricata di esaminare le possibilità di una soluzione definitiva, fermi restando, s'intende, gli impegni del 4 luglio, che dovevano considerarsi ormai acquisiti.

Debbo soggiungere che gli impegni di cui ho parlato sono stati sottoscritti anche dall'onorevole La Pira, nella sua veste di sottosegretario per il lavoro. Io presenterò prestissimo alla Camera un progetto di legge che darà una disciplina a questa materia.

Non accenno alle vertenze attualmente in corso, perché penso sia dovere di un ministro astenersi dal formulare apprezzamenti su vertenze che sono ancora nella fase della trattativa. Del resto l'onorevole Di Vittorio ha riconosciuto, con molta obiettività, che la situazione economica della marina mercantile non permette oggi richieste eccessive. In questi ultimi tempi infatti i noli sono scesi di molto: pensate che sono oggi calati perfino a tre dollari e ottanta a tonnellata, mentre una paio di anni fa si aggiravano tra i dieci e i dodici dollari alla tonnellata e ancora di più. V'è stata poi ultimamente la svalutazione della sterlina la quale ha creato tutta una situazione delicata. A tale riguardo devo riconoscere che vi sono stati degli organizzatori, forniti di un profondo senso di responsabilità, i quali hanno riconosciuto l'opportunità di non presentare richieste eccessive.

Nel settore dei porti — per riferirmi all'attività portuale — è continuato da parte del nostro Ministero un vivo interessamento inteso a sollecitare i lavori per la ricostruzione delle opere portuali e delle loro attrezzature distrutte o danneggiate dagli eventi bellici. Voi sapete, tuttavia, che gli stanziamenti per le spese portuali non sono iscritti nel bilancio del Ministero della marina mercantile, ma in quello dei lavori pubblici.

Noi ci siamo tuttavia preoccupati, come dicevo, di intervenire presso il Ministero dei lavori pubblici perché parte dei fondi assegnati alle opere pubbliche venisse erogata a beneficio delle opere portuali. Posso ad ogni modo comunicare che, con legge 29 dicembre 1948, n. 1591, è stato assegnato, per l'ese-

DISCUSSIONI — SÈDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

cuzione di opere marittime, un complesso di cinque miliardi, a beneficio soprattutto dei porti di Savona, Genova, Venezia e Napoli.

E, precisamente, l'assegnazione è stata la seguente: a Napoli, per il bacino di carenaggio, un miliardo e mezzo; un miliardo e trecento milioni per la darsena petroli a Bari, e per il porto 500 milioni; a Crotona, per il porto, 300 milioni; a Reggio Calabria, 100 milioni; a Licata, per l'ampliamento e la sistemazione del porto, 300 milioni; a Catania, per lavori di completamento del piazzale portuale ed altre opere, 100 milioni; a Messina, per la strada di accesso alla banchina ed opere portuali, ecc., 100 milioni; a Palermo, per l'ampliamento e lavori della stazione marittima, mezzo miliardo; a Cagliari, per il porto, 100 milioni; a Porto Torres, per la stazione sanitaria, 200 milioni.

JACOPONI. E i famosi miliardi per Livorno?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Verranno anche quelli. Ella sa che Livorno è stata trattata molto bene dal mio Ministero. Non si è mai bussato invano, quando si trattava di problemi dei lavoratori dei porti e specialmente dei cantieri.

JACOPONI. Non nel campo dei lavori pubblici.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Delle esigenze portuali e dei lavoratori portuali ho voluto personalmente rendermi conto visitando alcuni nostri porti: sia quello di Genova, che quelli di Napoli, di Venezia, di Livorno e di Savona.

Per quanto riguarda i cosiddetti servizi portuali, particolare attenzione ho rivolto al problema del pilotaggio che ho reso obbligatorio fin dal novembre dello scorso anno. Con l'obbligatorietà del pilotaggio si è resa necessaria anche la unificazione delle tariffe relative per non creare nelle navi mercantili una certa disparità di trattamento da porto a porto.

Sul traffico portuale dirò poche parole. Il Ministero si è preoccupato vivamente delle condizioni economiche dei lavoratori portuali e si è continuamente interessato presso il Ministero dell'industria e commercio e presso l'Alto commissariato dell'alimentazione per una equa ripartizione del traffico fra i vari porti dello Stato. E ciò, soprattutto, in relazione all'afflusso delle merci di massa importate in base al piano E. R. P.

Ho potuto così ottenere che nelle nuove assegnazioni si tenessero presenti oltre che le necessità alimentari ed industriali delle varie province, anche le esigenze dei lavoratori

portuali, particolarmente di quelli dell'Italia meridionale e insulare, le cui condizioni risultavano le più disagiate.

Il problema di Venezia, problema doloroso, soprattutto per la situazione di Marghèra, lo tratterò rispondendo ai vari oratori.

Il traffico generale dei porti della Repubblica durante il 1948 è rappresentato dalle seguenti cifre: navi arrivate: per un totale di 68 milioni di tonnellate di stazza; passeggeri imbarcati e sbarcati: 4 milioni 369.866; merci imbarcate e sbarcate: tonnellate metriche 28.208.732.

Ho fatto questo rapido esame per confutare alcune considerazioni eccessivamente pessimistiche sulla situazione reale in cui ci si trova oggi, dal punto di vista dello sviluppo del traffico dei nostri porti e della ricostruzione della marina italiana.

Vorrei, però, approfittare di questa occasione per accennare, sia pure rapidamente — data l'ora tarda — a quella che, pur non figurando ora sotto l'aspetto contabile di questo bilancio che vi presentiamo, rappresenta pur sempre la parte più importante del nostro bilancio effettivo: cioè a dire all'applicazione della legge n. 75.

Taluno, rilevando che nel bilancio attualmente in discussione risultano stanziati solo 4 miliardi, pretende da ciò desumere che la marina mercantile sia trascurata. Trovo strano che facciano queste considerazioni proprio persone che qualche mese fa hanno discusso su un'altra legge che abbiamo presentato, in cui si trattava nientemeno che dell'impiego di 34 miliardi per la marina mercantile. È chiaro che questa somma verrà aggiunta alla cifra prevista nel bilancio man mano che saranno fatti i singoli stanziamenti e man mano che noi solleciteremo il Tesoro a dare le somme previste per l'attuazione della legge che avete a suo tempo votato. Quindi, non si tratta solo di 4 miliardi, ma di una somma di gran lunga maggiore.

Ma è appunto sulla ricostruzione della nostra marina mercantile che io voglio intrattenervi. Desidero infatti esporvi sinteticamente quanto è stato da noi deciso per la realizzazione di quel famoso programma di ricostruzione navale per il quale avete già approvato una legge.

Come abbiamo operato? Con quali criteri il Ministero ha distribuito le ordinazioni tra i vari cantieri?

L'onorevole Serbandini ha fatto poco fa un discorso per chiedere come mai, secondo lui, certe navi non si sarebbero più costruite. Io sono perfettamente d'accordo con l'ono-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

revole Serbandini in questo senso: che la sua interrogazione è più che legittima. L'onorevole Serbandini apre i giornali degli armatori di Genova, cioè di uomini che dovrebbero avere un alto senso di responsabilità, quali rappresentanti della cosiddetta classe dirigente italiana, e vi legge notizie di questo genere: « La legge Saragat rischia di diventare inoperante perché l'America non darà i quattrini ». È chiaro che, da parte di chi legge tali notizie, non si può supporre che vi sia un tale senso di irresponsabilità in gente che invece dovrebbe avere coscienza dei propri doveri. È logico allora che si venga a chiedere al ministro se è vero che la legge sarà inoperante.

A quelle notizie io oppongo la più formale smentita: la legge è già operante, tanto vero che fin da due mesi il Ministero ha inviato le lettere ai vari cantieri e agli armatori, comunicando che le assegnazioni erano state esaminate ed approvate.

Dirò ora come abbiamo ripartito il tonnellaggio. Prima di tutto, però, va rilevato che, mentre originariamente prevedevamo di poter costruire 260 mila tonnellate di naviglio, abbiamo dovuto ridurre il programma a 240 mila tonnellate perché nel frattempo la commissione tecnica che ho nominato (ove sono uomini assolutamente fuori di ogni sospetto, uomini che non subiscono le influenze di alcun gruppo di interessi, né interni né esterni!) ha constatato che v'era stato un aumento di prezzi. Coerenti ai loro fermi principi di lealtà e correttezza, i membri della commissione hanno voluto mantenersi nel quadro degli impegni assunti di fronte al Parlamento, cioè nei limiti della somma stabilita. Essi hanno ritenuto loro dovere ridurre la cifra del tonnellaggio a 240 mila tonnellate.

Non vi è stata assolutamente alcuna pressione perché fosse ridotto il tonnellaggio! Ciò che ha determinato quella riduzione è stato quindi esclusivamente un criterio prudenziale, in considerazione degli aumenti che si sono verificati nei prezzi. Si consultino i tecnici eminenti che hanno fatto questo calcolo e si vedrà che quanto dico è esatto!

E come hanno ripartito i tecnici questo tonnellaggio? (il ministro non ha fatto che avallare interamente le decisioni di questo comitato di tecnici: non vi era infatti alcun argomento o motivo per non accettare il calcolo di questi valorosissimi uomini di scienza). Secondo l'impegno assunto dinanzi al Parlamento quando la legge fu approvata, noi abbiamo deciso di assegnare *grosso*

modo metà del tonnellaggio alle società di preminente interesse nazionale e l'altra metà agli armatori privati.

L'onorevole Di Vittorio, parlando pochi giorni fa in un comizio a Viareggio, poco prima dell'agitazione — l'onorevole Di Vittorio è un uomo leale e, se lo ha detto, ciò è avvenuto perché lo hanno informato male — ha affermato che il Ministero della marina mercantile aveva attribuito navi da passeggeri a privati, rifiutandole ad organizzazioni cooperativistiche. La verità è un'altra. Vale a dire che abbiamo deciso di non assegnare ai privati navi da passeggeri che importino oneri maggiori. Una cosa è costruire una nave cisterna ed altro è costruire una nave da passeggeri. In quest'ultimo caso il contributo dello Stato è molto più forte che non nel primo. Pertanto tutte le domande che ci venivano dagli armatori privati per navi passeggeri o miste sono state respinte, mentre abbiamo attribuito le navi passeggeri alle quattro società di preminente interesse nazionale.

L'onorevole Serbandini dice che l'America è intervenuta per impedire che si facessero certe navi: mi dispiace, ma ella, onorevole, è informata molto male. Se per il momento abbiamo dovuto rinunciare a costruire, in base all'attuale programma di costruzioni, una nave da 25.000 tonnellate ciò è avvenuto per ragioni cui è completamente estranea qualsiasi ingerenza americana. È infatti da tener presente che con le 120.000 tonnellate previste per la « Finmare » non ci era possibile costruire tre navi da 25.000 tonnellate, perché in tal modo avremmo assorbito tutta la quota destinata alle società di preminente interesse nazionale e non sarebbe più rimasto disponibile alcun tonnellaggio per il Lloyd Triestino, per l'Adriatica, per la Tirrenia. Come avrei potuto, per esempio, costruire navi per la Tirrenia, cioè quelle cinque unità da 5.250 tonnellate che dovranno servire a risolvere il problema delle comunicazioni fra il continente e le isole? Debbo però far notare che siamo riusciti a risolvere questo problema attraverso il coordinamento del nostro programma di costruzioni marittime con quello del territorio libero di Trieste. In base a tale accordo una delle tre navi da 25.000 da noi originariamente previste per la « Finmare » sarà costruita con il fondo-lire di Trieste.

In conclusione, noi avremo due navi da 25.000 tonnellate per l'America del sud e una nave sola, per ora, sempre da 25.000 tonnellate, per il servizio con l'America del nord.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

SERBANDINI. Ma come si fa il servizio con queste navi!

SARAGAT. *Ministro della marina mercantile.* Lo si fa benissimo, perché l'Italia non ha queste navi soltanto. Non è escluso, anzi è quasi certo, che alla magnifica nave a turbine ora prevista, ne seguirà un'altra eguale.

Non sollevi, quindi, problemi che non esistono e soprattutto non faccia ricadere sul ministro il sospetto di aver modificato il programma a seguito di pressioni inesistenti; ché, se invece delle pressioni vi fossero state, noi le avremmo respinte con la massima energia: questo sia chiaro!

Vediamo come abbiamo ripartito le assegnazioni. Il comitato tecnico ha stabilito il seguente criterio di gradualità, nei riguardi dei tipi di navi: 1) navi passeggeri e miste (sono state attribuite soltanto a società di preminente interesse nazionale); 2) navi cisterna; 3) navi di tipo speciale; 4) navi da carico secco.

SERBANDINI. Com'è che, nel suo intervento alla Camera, ella ha parlato di tre navi da 25 mila tonnellate?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile.* Infatti sono tre.

SERBANDINI. Sì, ma quando ella parlava di queste tre navi, non comprendeva quella di Trieste!

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile.* All'inizio ero convinto che avrei potuto farne due da 25 mila tonnellate, per il nord America.

SERBANDINI. Allora ella ha mutato qualche cosa nel programma... (*Proteste al centro.*)

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile.* Riassumendo, per il settore delle navi da passeggeri e miste, sono state riconosciute utili all'economia nazionale, in base a quella ripartizione che abbiamo detto, 16 navi per un tonnellaggio di 107.250 tonnellate.

Nei confronti dell'armamento libero, il tonnellaggio assegnabile (cioè 126 mila tonnellate), è stato ripartito in: 56.263 tonnellate per le navi cisterna, 27.903 per le navi di tipo speciale e 41.861 per le navi da carico secco.

Per il servizio passeggeri sono state assegnate due navi di 25.000 tonnellate ciascuna alla società Italia, una delle quali farà servizio per il sud America, mentre l'altra farà servizio per il nord America. Abbiamo poi assegnato: due navi da 11.400 tonnellate al Lloyd Triestino e cinque navi da 5250

tonnellate alla Tirrenia, per i servizi con le isole, e, più precisamente, due per la Sardegna, due per la Sicilia e una di riserva.

Infine sono state assegnate una motonave da 5.250 alla società Adriatica e sei piccole navi da circa 400 l'una per i servizi locali. Il tonnellaggio riservato alle navi cisterne comporta la costruzione di 13 unità delle quali 4 di alto tonnellaggio e cioè da 10.500 tonnellate di stazza lorda (una arriva a 17.000 tonnellate di stazza lorda). Per le navi di tipo speciale è stata possibile l'assegnazione di 16 unità, tra le quali un posacavi, 5 bananiere, 8 navi frigorifere (di tali tipi di navi il tonnellaggio massimo è rappresentato da quello delle bananiere, che sono unità da 3.650 tonnellate l'una). Per le navi da carico secco sono state ammesse 23 navi: all'infuori di 2 con tonnellaggio superiore alle 6.000 tonnellate di stazza lorda, altre 21 hanno un tonnellaggio medio di 1.200 tonnellate.

In conclusione, all'armamento privato sono state assegnate 52 navi dal tonnellaggio di complessive 126.000 tonnellate. L'armamento privato ha avuto assegnate quindi 19.000 tonnellate in più dell'armamento controllato, cui sono state attribuite 16 navi per 107.250 tonnellate. Il costo globale si aggira sui 105 miliardi. Il contributo medio dello Stato, calcolato per così diversi tipi di navi, si aggira sul 30 per cento del costo delle navi stesse.

In adempimento ai precetti di legge per quanto riguarda la distribuzione e l'assegnazione di lavoro ai cantieri nazionali, si è anzitutto calcolato che il 30 per cento è riservato ai cantieri del Mezzogiorno. La percentuale anzidetta, che si aggira sulle 70.000 tonnellate, è stata assegnata ai cantieri di Palermo, Taranto e Napoli. Ai cantieri del centro-nord sono state attribuite 163.000 tonnellate.

Dovrei accennare ancora al settore del naviglio minore contemplato dalla legge nell'articolo 26. Per questo settore sono state presentate 275 domande di fronte a 355 domande avanzate per il settore del traffico. Sono in esame 472 richieste per la costruzione di navi pescherecce all'infuori dei particolari benefici dell'articolo 26. La scelta in questo campo è particolarmente delicata e difficile, tenuto conto della crisi non indifferente che ancora attraversa la marina da pesca. Occorre al riguardo osservare prudenza per non aggravare la crisi di quel settore.

Dopo aver fatto questo sintetico esame della situazione, vorrei rispondere breve-

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

mente alle osservazioni mosse da alcuni dei colleghi durante questa discussione.

Onorevole Giulietti, vi è un solo punto del suo discorso sul quale concordo: esso è il problema degli allievi degli istituti nautici e la conseguente necessità che questo prezioso patrimonio di attività marinara non sia dilapidato per mancanza di esercitazioni pratiche. So che è argomento di discussione nella vertenza sindacale, ma credo di non andare al di là della mia funzione di ministro se in questo momento rivolgo un appello agli armatori perché riesaminino con particolare interesse questo aspetto del problema.

Si tratta di favorire l'imbarco di quei giovani che escono dalle scuole nautiche, per potere completare la loro istruzione. Mi pare che questo aspetto debba essere seriamente considerato e credo che gli armatori farebbero l'interesse di tutti, anche il loro, se lo esaminassero con larga visione delle cose.

GIULIETTI. È per le navi-scuola?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Per tutto il resto mi trovo in una situazione molto delicata in questo momento nei suoi confronti, onorevole Giulietti, perché so che ella deve discutere una vertenza sindacale; quindi, ogni critica che farei a lei in questo momento potrebbe suonare come una critica agli interessi sindacali, nei quali non posso e non voglio intervenire.

GIULIETTI. Per le navi-scuola?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Dico soltanto che ella poteva fare economia nell'ultima agitazione; penso che poteva farlo benissimo. Ella sa che ha sempre trovato da parte del Governo la massima comprensione per tutti i problemi sottoposti, quando essi avevano un fondamento che potesse essere ragionevolmente sostenuto. Ella ha visto come il famoso problema dei 500 milioni della *Bixio*, quando fu prospettato al presidente del Consiglio ed a me, sia stato risolto in modo favorevole per la cooperativa Garibaldi, perché ci siamo affrettati ad inserire in una legge, che aveva tutt'altro scopo, un articolo che si riferiva al finanziamento di questa nave. Quello che si è fatto prova la buona volontà del Governo di venire incontro alle richieste legittime del settore marinaro, anche nel campo cooperativistico.

Ma dove ella, onorevole Giulietti, ha torto è quando chiede al ministro di fare quello che non può fare, ossia di coartare il contenuto di una legge, che, anche se non è chiarissima, è sempre interpretabile; tanto più che abbiamo deciso di interpretarla nel

modo più largo nell'interesse della cooperativa Garibaldi. Il ministro è autorizzato ad interpretare le leggi secondo i criteri generali, non può però far dire alle leggi quello che le leggi non dicono. Questo ella non può chiederlo. Se ella pensa che certe cose possono essere fatte, non ha che da presentare, come deputato, una proposta di legge e cercare di trovare l'adesione del Parlamento. Io come ministro sarò felice di applicarla, qualora l'Assemblea voti una nuova legge per nuove costruzioni con nuove particolari agevolazioni per le cooperative. (*Interruzione del deputato Ducci*).

L'onorevole Ducci ha fatto un discorso di opposizione molto notevole. Naturalmente io non posso accettare le critiche che egli muove al Governo. Però riconosco che quanto egli ha detto sulla pesca è obiettivamente giusto. Il suo discorso è stato probabilmente il più importante che io abbia udito in questa materia.

Dove non sono d'accordo con l'onorevole Ducci è nella eccessività dei suoi giudizi sull'opera di questo Governo e di questo Ministero e sulle illusioni che egli si fa. « Nel caso che il mio partito — egli ha concluso — arrivasse al potere domani, questi problemi della pesca li risolverebbe ».

Ducci si illude! ho esclamato stamane, quando ho preso l'*Avanti* e l'*Unità*, per vedere la risonanza che questi giornali, così vicini a lui, davano alle cose così importanti che egli ha detto sulla pesca. Pensavo: è chiaro che questi giornali pubblicheranno su nove colonne il resoconto del discorso; questo problema della pesca deve interessare enormemente. Ho preso l'*Avanti*, per cercare la relazione di questo importante discorso sulla pesca. Ebbene, nell'ultima pagina ci sono tre colonne sul fatto che in Giappone 9 fratelli si sono uccisi per miseria; se sono state dedicate tre colonne ad un avvenimento nel lontano Giappone, chissà — pensavo — quante colonne saranno dedicate al discorso di Ducci sulla pesca! Altre tre colonne, sempre sull'*Avanti*, sono dedicate alla stella d'oro in campo rosso sulla libera Cina. Problema importantissimo, che interessa enormemente i pescatori italiani è il problema della Cina! (*Interruzioni all'estrema sinistra*). Leggo poi il resoconto del discorso dell'onorevole Ducci sulla pesca, problema veramente angoscioso... (*Interruzione del deputato Serbandini — Proteste del deputato Ceccherini — Rumori*). Ebbene, ad esso il giornale dedica esattamente due righe. (*Commenti*). Non che io voglia fare una critica all'*Avanti*,

che non mi interessa. Voglio spiegare quali sono le difficoltà nelle quali si trova un ministro per porre certi problemi fondamentali in un'atmosfera che è assolutamente sorda ad essi. (*Commenti*).

L'onorevole Ducci ha ragione: il problema della pesca esiste ed è uno dei più gravi problemi della nostra vita nazionale. Da un anno e mezzo mi trovo al Ministero e sono a contatto di questi problemi, Ne sento quindi la gravità e l'urgenza. Basti pensare che siamo costretti ad importare pesce dall'estero per somme veramente colossali e che oggi abbiamo una pesca di rapina che rischia di distruggere quel che si chiama il « novellame », cioè il pesce piccolo, giovane.

È un problema di importanza enorme, che interessa decine e decine di migliaia di famiglie. Tempo fa feci una passeggiata lungo la spiaggia di Ostia ed arrivai fino ad un villaggio di pescatori. È gente che vive in condizioni preistoriche: credo che i pescatori vivessero così prima che Enea sbarcasse alle foci del Tevere! Sono problemi immensi dal punto di vista umano. Vi domando come può un ministro risolverli se non vi è una atmosfera favorevole.

Noi abbiamo potuto risolvere problemi importanti perché sono stati posti di fronte alla coscienza nazionale, ma fino a quando il problema della pesca non sarà posto anche esso di fronte alla coscienza nazionale come un problema di primo piano, difficilmente un ministro potrà fare il miracolo di risolverlo. Potremo presentare progetti di legge, tutto quel che volete, ma troveremo ostacoli da ogni parte e l'indifferenza delle assemblee politiche che non si interessano di queste cose.

Il collega Ducci ha ragione, ma si illude se pensa che questi problemi si risolvano rinviandoli all'avvenire; essi si risolvono ponendoli fin da ora. È un problema di preparazione tecnica, di uomini, di mezzi; è soprattutto un problema di fede. Quando l'onorevole Giulietti si interesserà dei pescatori come si interessa dei marittimi, probabilmente avremo fatto qualche passo in avanti. (*Siride*). Il fatto è che Giulietti non ha mai considerato questa categoria: egli stesso non pone i pescatori sullo stesso piano dei marittimi. (*Commenti*).

Credo di aver risposto alla parte essenziale dell'intervento dell'onorevole Ducci. Il problema esiste, egli ha ragione, ma purtroppo manca l'atmosfera per la sua risoluzione.

GIULIETTI. Dovrò fermare le navi anche per i pescatori? Ci siamo interessati anche dei pescatori. Se lo si vuole, si può risolvere anche questo problema: un po' di miliardi anche per i pescatori per fare avere loro la pensione che purtroppo non hanno! (*Commenti al centro*).

SEMERARO GABRIELE. Adesso ella vorrà fare la federazione dei pesci! (*Commenti*).

GIULIETTI. Prendo atto di quanto dice il ministro. Non dubitate: ricorderò le sue parole.

TONENGO. Ma i pesci non sono uomini e non abbotcheranno al suo amo! (*Commenti*).

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. L'onorevole Liguori ha posto un problema molto importante, quello che riguarda la legge sulle costruzioni navali, e ha chiesto che si faccia una legge integrativa in base a un piano di dieci anni.

Sono perfettamente d'accordo. Non chiedo di meglio. Penso che, dopo la legge che abbiamo approvato, occorre impostare il problema su una piattaforma un po' più larga. Ritengo che potremo giungere a tre milioni di tonnellate di naviglio verso il 1952, oltre che con le costruzioni attuali, anche per gli acquisti di navi che verranno effettuati dagli armatori, come già vi ho detto.

Ma è chiaro che ciò non può essere fatto dall'oggi al domani.

Io penso che noi dobbiamo vedere il problema su scala più vasta. I nostri tecnici stanno già studiandolo, e vi posso dire che la tendenza di tutta la nostra amministrazione è di orientarsi verso un programma più vasto, non so se su un piano di dieci o di cinque anni, onde si possa veramente risolvere il problema fondamentale del rinnovamento delle navi della nostra marina mercantile.

Un altro problema cui si deve dare risposta, non risolto dalla legge passata, è quello della riorganizzazione dei cantieri. La legge che è stata votata non basta a risolvere contemporaneamente due cose così complesse come la marina mercantile e il problema dei cantieri.

Dovrei, infine, rispondere all'onorevole Sallis, che ha accennato al problema delle condizioni delle linee con la Sardegna. Io gli ho già risposto, quando ho detto che allo stato attuale delle cose noi non possiamo improvvisare con un colpo magico di bacchetta una nuova nave. Abbiamo fatto del nostro

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

meglio con le navi che avevamo a nostra disposizione. Non potevamo sacrificare le navi delle linee transoceaniche per il servizio con le isole. Dobbiamo prima pensare ai passeggeri che viaggiano per lunghi giorni, e poi a quelli che viaggiano sei o sette ore. Abbiamo già provveduto per queste famose navi per la Sardegna; saranno destinate a questo servizio due navi da 5250 tonnellate. Quando abbiamo ricevuto le commissioni che sono venute dalla Sardegna per esaminare i progetti, noi non soltanto non ci siamo rifiutati di ascoltare i loro consigli, ma abbiamo senz'altro accolto i loro *desiderata*. Ricordo che la prima opportuna osservazione che ci fecero riguardava il problema dei frigoriferi, dato che quelli attuali sono troppo esigui come volume. Avremo navi che saranno magnifiche e che, fra l'altro, avranno i frigoriferi richiesti. Credo che quando la Sardegna avrà queste due navi, avrà probabilmente mezzi di comunicazione col continente migliori di quanto si potesse immaginare.

Quanto è stato detto sulle comunicazioni della Sardegna col continente è eccessivo. Non credo che tutte le critiche mosse alla « Tirrenia » siano giustificate. V'è un punto sul quale avete ragione e l'ho detto anche al presidente del Consiglio, ed è quello delle tariffe. Mi pare che su questo punto si possa e si debba fare qualche cosa. Il criterio « a eguale percorso eguale prezzo » è un criterio profondamente democratico, che dobbiamo tener presente. Questo mi pare che sia giusto, ma il problema che dobbiamo esaminare è delicato. Non posso prendere impegni qui, ma accetto quello che mi dite a titolo di raccomandazione.

Ripeto, però, che mi pare che si ecceda ingiustamente nelle critiche alla Tirrenia. Quando mi si chiede di nazionalizzare, di trasformare queste linee in servizi delle ferrovie, sembra che si voglia ignorare che la Tirrenia è sovvenzionata dallo Stato ed è controllata quasi interamente dallo Stato. Mi pare perciò che vi sia esagerazione da parte vostra. (*Interruzioni alla estrema sinistra*). Dovreste avere un po' di fiducia e dare tempo al tempo. Non possiamo fare le nuove navi in un mese! Ciò che vi posso promettere è questo: se avremo la possibilità di trovare navi più efficienti di quelle che vi sono, noi lo faremo con la massima buona volontà. Credo che avete ragione nel punto delle tariffe, ed io mi impegno di esaminare la situazione, che, del resto, i miei uffici sono stati già incaricati da me di studiare.

L'onorevole Jacoponi ha posto anche lui alcuni problemi, fra cui quello delle navi panamensi. Ella, onorevole Jacoponi, ha fatto la critica a queste navi e io sono d'accordo con lei, ma ella dovrebbe mettersi d'accordo con l'onorevole Giulietti e chiedere come mai queste Compagnie siano bene accette al suo cuore, tanto è vero che ha trovato modo di favorirle nei confronti di società italiane. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

JACOPONI. Posso anche dissentire dall'onorevole Giulietti!

GIULIETTI. Ma voi perché le fate funzionare?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è impotente di fronte a queste società. Ella sa perfettamente che è un problema che si pone sul piano internazionale. Creda che non mi sono molto simpatici gli armatori che si valgono della bandiera panamense.

GIULIETTI. Potrebbe chiarire il suo pensiero circa le panamensi?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. È un problema che interessa anche altre nazioni. Come italiano le posso dire questo: che la preoccupazione del ministro della marina mercantile è sempre quella di difendere in ogni caso la bandiera italiana. (*Vivi applausi a sinistra, al centro e a destra*).

GIULIETTI. Desideriamo tutti che la nostra bandiera sia sufficiente ai nostri bisogni, ma intanto, siccome non ci sono navi sufficienti, i passeggeri si servono anche delle navi panamensi. Durante l'agitazione ho fermato anche quelle.

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, la prego di tacere: ella non ha la parola.

GIULIETTI. Mi meraviglio poi che ci sia un collega dell'estrema sinistra che dissenta. Poiché quelle navi funzionano, è preferibile che siano equipaggiate da italiani anziché da stranieri. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Giulietti, torno a ripeterle che ella non ha la parola!

Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

SULLO, *Segretario*, legge:

« La Camera,

« rilevate le tristi condizioni dei piccoli armatori di ratanti requisiti e perduti per causa di guerra,

« invita il Governo a predisporre provvidenze per perequare la irrisoria indennità di perdita, si da sollevare la sorte di tante famiglie e di potenziare l'essenziale settore dell'industria ittica ».

CAPALAZZA.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

« La Camera,

considerato che l'attuale legislazione sui mercati comunali all'ingrosso del pesce non tiene conto della necessaria libertà d'iniziativa degli enti cooperativistici tra produttori ittici, che i mercati stessi gestiscono o tendono a gestire;

ritenuto che le interferenze dell'autorità comunale, stante la non realizzata riforma degli enti locali, si risolvono in ingiustificate e vessatorie ingerenze dell'autorità tutoria e, in definitiva, del potere centrale nell'attività di questi enti,

fa voti

perché la legislazione suddetta venga adeguata alla nuova realtà politica e sociale, per conseguire l'autogoverno economico delle cooperative fra produttori di pesce ed incrementarne l'attività e, nel contempo, migliorare le attrezzature tecniche dei mercati e potenziare l'industria peschereccia ».

RICCI GIUSEPPE, CAPALOZZA, LATORRE,
BIANCO.

« La Camera,

considerata la situazione assolutamente insoddisfacente delle comunicazioni marittime fra l'Italia continentale e la Sardegna, per cui i sardi si trovano in condizioni intollerabili d'inferiorità, privati di tutti quei vantaggi che possono godere in materia di comunicazione e connazionali di tutte le altre regioni del territorio della Repubblica italiana,

ritenuto che, per doverosa giustizia verso un milione e 200 mila abitanti dell'Isola, devono essere assicurati sul percorso marittimo Olbia-Civitavecchia dei servizi atti alle attuali esigenze del traffico passeggeri e merci con trattamento tariffario corrispondente a quello delle comunicazioni continentali,

fa voti

perché il Governo intervenga a liquidare rapidamente una tale palese e stridente ingiustizia a danno dei sardi

e impegna

il ministro della marina mercantile, nel corso del presente esercizio:

1°) ad esigere dalla società assuntrice del servizio: a) che vengano impiegate per la linea marittima quotidiana per la Sardegna navi più ampie, rapide e moderne; b) che venga previsto per la prossima stagione primaverile-estiva 1950 un doppio servizio giornaliero nei due sensi; c) che vengano applicate tariffe differenziali tali da stabilire condizioni di parità per eguale percorso con quelle pra-

ticate tra le altre regioni del continente; d) che vengano riconosciuti in tale linea marittima tutti quei ribassi e riduzioni di cui godono talune categorie di cittadini sulle tariffe delle ferrovie dello Stato;

2°) a promuovere immediatamente una inchiesta rigorosa per accertare se la gestione della predetta linea marittima sia deficitaria o meno, ed in caso affermativo per quale ragione;

3°) a preparare per il prossimo esercizio finanziario 1950-51 la statizzazione del servizio marittimo Olbia-Civitavecchia, riportandolo, com'era una volta, sotto la diretta gestione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ».

POLANO, LACONI.

« La Camera,

considerata la speciale situazione dei trasporti marittimi tra la Sardegna e il Continente;

ritenuto che i costi dei biglietti viaggiatori e dei noli delle merci sono di molto superiori ai costi che per un eguale percorso in ferrovia sono attualmente pagati per viaggiatori e merci;

riaffermato il principio che il costo dei trasporti nell'interno dello Stato deve essere, a parità del percorso, uguale fra tutte le regioni,

invita il Governo

ad adottare subito i necessari provvedimenti che portino ad una perequazione del costo dei viaggi e noli marittimi da e per la Sardegna, con quello dei viaggi e trasporti terrestri, aumentando, se del caso, le sovvenzioni alla società concessionaria, ove non si ritenga meglio, come nel passato, far gestire la linea marittima Olbia-Civitavecchia dalle ferrovie dello Stato ».

MANNIRONI.

« La Camera,

considerata l'importanza della linea marittima Olbia-Civitavecchia che rappresenta il solo mezzo quotidiano per il trasporto dei passeggeri e delle merci tra la Sardegna e la penisola;

rilevato che, attualmente, il traffico si svolge con mezzi inadeguati alle pressanti e inderogabili esigenze e che altresì la sperequazione delle tariffe praticate reca grave pregiudizio ai diritti ed alle possibilità della Sardegna ed alle attività generali della nazione che invece vanno incrementate e favorite,

invita il Governo

a disporre nel modo più sollecito l'allineamento delle tariffe marittime con quelle

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

praticate nelle ferrovie di Stato, di cui la linea Olbia-Civitavecchia deve rappresentare anche nella concreta applicazione della tariffa differenziale per il cumulo marittimo-ferroviario, la continuazione

e lo invita altresì

a disporre, per ragioni di giustizia verso la Sardegna, di economia ed infine per sottrarre un servizio così essenziale alla speculazione privata, la restituzione della linea alla gestione delle Ferrovie di Stato ».

MELIS.

« La Camera,

considerata la grave situazione in cui si trova il porto di Venezia e la insostenibile situazione economica dei lavoratori di quel porto,

fa voti:

a) perché si affrettino i lavori in corso e si proceda celermente alla esecuzione degli altri lavori necessari per rendere comodo l'accesso e la navigazione nel porto;

b) perché sia equamente ripartito il traffico di assegnazione governativa tenendo presente, per quanto riguarda il porto di Venezia, il volume di traffico prebellico ed il retroterra del porto;

c) perché siano sollecitamente ripristinate le linee di navigazione sovvenzionate dallo Stato che facevano capo all'Adriatico;

d) perché si proceda al sollecito perfezionamento delle trattative in corso per la definizione della tariffa preferenziale tra Venezia e l'Austria ».

GATTO.

« La Camera,

in base all'esperienza degli Stati esteri, ed anche in riferimento alla creazione di enti portuali che già in funzione, prima dell'avvento del regime fascista, avevano dato ottima prova,

fa voti

affinché il Governo riesamini la situazione portuale in Italia, provvedendo per intanto al riconoscimento giuridico delle organizzazioni autonome che di fatto (come il consorzio portuale Imperia-Piemonte) funzionano con soddisfazione e profitto di tutte le categorie interessate ».

CHIARAMELLO, VIALE, NATTA, RUSSO CARLO, LUCIFREDI, MANUEL-GIMONDI.

« La Camera,

in coerenza con il fatto che la codificazione vigente già affianca la navigazione aerea alla navigazione marittima e interna, per

quanto concerne le disposizioni privatistiche, processuali e penali;

in considerazione della circostanza che una qualche comunità di esigenze tecniche fra aviazione civile e aviazione militare non esclude che l'autonomia amministrativa dell'aviazione civile costituisca il primo presupposto per il suo effettivo incremento.

in armonia con il criterio prevalente negli ordinamenti più progrediti, ove è affermata l'autonomia dell'aviazione civile;

in analogia di quanto è già stato attuato con lo sganciamento della marina mercantile dalla marina militare;

fa voti perché il Ministero della marina mercantile prenda le opportune intese con il Ministero della difesa, allo scopo di predisporre gli studi preparatori per l'unificazione dei servizi della navigazione aerea con quelli della navigazione marittima e interna, nel quadro del futuro dicastero della navigazione ».

DOMINEDÒ, LUCIFREDI, VIALE, RUSSO CARLO, PERTUSIO.

PRESIDENTE. Qual'è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. L'ordine del giorno Capalozza ha sollevato il problema dei danni di guerra; posso accettarlo come raccomandazione, facendo presente che soltanto in un settore, quello degli immobili, questo problema è stato posto e risolto, mentre in tutti gli altri settori non è stato ancora nemmeno esaminato.

Anche l'ordine del giorno Ricci può essere accettato a titolo di raccomandazione, in vista di una revisione generale della legge sui mercati all'ingrosso del pesce.

Dell'ordine del giorno Polano, vi sono punti che posso accettare ed altri che debbo respingere. Così posso accettare come raccomandazione tutto il punto 1°. Per quanto riguarda la lettera a) debbo far presente che spendiamo già grosse somme a questo scopo: trattasi di navi passeggeri che, come tali, costano assai. Per la lettera c) ho già detto che considero la richiesta legittima e l'accetto come raccomandazione, riservandomi, naturalmente, di decidere in via definitiva solo dopo un esame approfondito del problema da parte degli uffici.

Non posso invece accettare assolutamente il punto 2°, perché l'attività di questa società è controllata dalla « Finmare » e quindi non sarebbe ammissibile un'inchiesta del genere. D'altronde questi bilanci non sono

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

segreti: se desiderate prenderne conoscenza, non avete che da scrivere alla « Finmare » e farveli dare. Non ha senso la vostra proposta di portarli in Parlamento.

Non posso poi neppure accettare il terzo punto, relativo alla statizzazione del servizio marittimo in questione, dato che esso è gestito già da un ente controllato dallo Stato.

MELIS. Tanto vale allora affidarlo completamente allo Stato, su cui grava ogni onere. (*Commenti*).

Una voce all'estrema sinistra. Sarebbe la soluzione più giusta.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Non sono problemi le cui soluzioni possano essere improvvisate.

MELIS. È stato Ciano che ha sottratto alle ferrovie l'esercizio della linea. Si continua come allora, mentre si dovrebbe tornare alla gestione diretta dello Stato.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Dell'ordine del giorno Mannironi posso accettare come raccomandazione tutta la parte che non si riferisce al passaggio del servizio alle ferrovie dello Stato, che non posso accettare per le ragioni ora espresse.

Accetto pure come raccomandazione l'ordine del giorno Melis, tranne la parte che si riferisce alla proposta di passaggio alle ferrovie dello Stato.

Circa l'ordine del giorno Gatto, è esatto quanto il collega afferma relativamente alla situazione del porto di Venezia, che merita veramente un esame particolarmente accurato. Quanto alla lettera *b*) di questo ordine del giorno, relativa alla ripartizione del traffico, è chiaro che anche questa non sarebbe che una goccia d'acqua: il problema esiste, è indubbiamente grave e bisogna affrontarlo. Io penso anzi che verrà a giorno in cui i vari ministri interessati a questo problema di Venezia giudicheranno opportuno prendere contatti per uno scambio di vedute. Il presidente del Consiglio mi sta facendo cenno in questo momento che a tale presa di contatti si addiverrà quanto prima. Per la lettera *c*), bisogna prima ristabilire i rapporti internazionali. Ella sa che abbiamo sempre cercato di fare il possibile per queste società. Per la lettera *d*), siamo d'accordo. Accetto quindi l'ordine del giorno come raccomandazione.

Accetto del pari a titolo di raccomandazione l'ordine del giorno Chiaramello, ma non posso prendere l'impegno di aderire a tutte le richieste che vi sono contenute, perché bisogna esaminare meglio tutto il problema. Vi è adesso un po' la mania per

tutti i porti di chiedere tutto; bisogna che esaminiamo caso per caso.

Per l'ordine del giorno degli onorevoli Dominedò e Lucifredi e altri, faccio appello alla loro profonda sensibilità politica. Ella, onorevole Lucifredi, fa una richiesta alla quale io posso difficilmente dare una risposta, perché devo prima conoscere l'opinione del mio collega della difesa. Si tratta di un settore che oggi in parte dipende dalla marina e in parte dall'aviazione e quindi dal collega della difesa. Ella mi chiede che ci si adoperi per l'unificazione ecc.; io penso che fondamentalmente l'idea sia esatta, ma la pregherei di non insistere. Consideri la situazione delicata in cui si trova il ministro, il quale deve interpellare il collega, per sapere almeno la sua opinione, prima di dare una risposta. In questa materia, i ministeri hanno un istinto di difesa ed una capacità di resistenza che li porta a reagire contro innovazioni che sono anche giustificate, ma che urtano contro impostazioni perfettamente legittime. Mi è difficile pertanto darle una risposta. Quindi la pregherei di non insistere; il documento esiste, l'abbiamo letto, ma non mi chieda neppure un'adesione a titolo di raccomandazione, perché non gliela potrei dare.

LUCIFREDI. La raccomandazione fu accettata l'anno passato.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Vuol dire che prenderemo le opportune intese con il ministro della difesa, ma altro non posso dirle.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, li mantengano.

L'onorevole Capalozza non è presente, e quindi s'intende che vi abbia rinunciato. Lo stesso vale per l'ordine del giorno Ricci Giuseppe. Onorevole Polano, come ella ha udito, l'onorevole ministro accetta come raccomandazione soltanto la prima parte del suo ordine del giorno. Lo mantiene in tutti i suoi punti?

POLANO. Lo mantengo soltanto per il punto terzo.

PRESIDENTE. Onorevole Mannironi, insiste sull'analogo punto del suo ordine del giorno?

MANNIRONI. Io non ho fatto una richiesta espressa per la statizzazione del servizio Olbia-Civitavecchia. Ho detto essere necessario rivedere le tariffe e addivenire eventualmente a un aumento della sovvenzione in favore della società concessionaria, ove non si ritenesse più opportuno procedere alla statizzazione della linea. Sicché,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

nel mio ordine del giorno non vi è una esplicita richiesta formale, ma solo una subordinata. Comunque, non insisto sull'ultima parte del mio ordine del giorno. Quanto alla prima parte, prendo atto che è stata accettata come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Melis?

MELIS. Se l'onorevole ministro accetta puramente ed esplicitamente quella parte che aveva già accolto come raccomandazione, ritiro il mio ordine del giorno; altrimenti insisto affinché sia sottoposto a votazione da parte della Camera.

PRESIDENTE. Se non ho capito male, ella, onorevole ministro, ha accettato come raccomandazione il primo comma, e non il secondo, dell'ordine del giorno Melis. Onorevole Melis, quando il ministro accetta una richiesta come raccomandazione, è evidente che l'insistere per la votazione della Camera ha valore di sfiducia nell'affidamento del ministro stesso.

MELIS. Io avevo posto al ministro una domanda precisa. È chiaro che per me la soluzione del problema delle comunicazioni fra la Sardegna e il continente, legame vitale dell'isola con la madrepatria, si avrà soltanto con la statizzazione. Poiché, però, il ministro si impegna oggi a giungere all'allineamento delle tariffe e a superare la situazione su questo punto essenziale, io, a mia volta, supero il pericolo di un voto contrario della Camera sulla statizzazione e accetto questa situazione come un passo avanti. Ma occorre che il ministro non limiti il suo impegno all'affidamento al suo buon cuore e alla sua buona volontà. Abbiamo ormai bisogno di definire il problema, non di generiche parole.

SARAGAT, *Ministro della marina mercantile*. Accetto di promuovere questo.

MELIS. Ma lo accetta col sussidio del voto impegnativo della Camera?

PRESIDENTE. Occorre chiarire, per evitare equivoci nella votazione degli ordini del giorno. Quando viene «mantenuto» un ordine del giorno, il Governo può accettarlo puramente e semplicemente, accettarlo come raccomandazione o non accettarlo. Nel caso presente, l'accettazione pura e semplice, cioè impegnativa, l'onorevole ministro, se non ho male interpretato le sue parole, non l'ha data. Ha accettato invece il primo punto dell'ordine del giorno come raccomandazione: ha dato cioè un affidamento di massima della sua intenzione di far sì che il voto espresso sia realizzato. Ora l'onorevole Melis deve dichiarare se ritiene sufficiente questo affidamento dell'onorevole ministro o se chiede

che la Camera impegni con una votazione il Governo.

MELIS. Insisto nel ritenere che la Camera ha sentito, come me, che il ministro si è pienamente impegnato.

PRESIDENTE. Onorevole Melis, ella mantiene il suo ordine del giorno?

MELIS. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Questa è la risposta che mi deve dare.

Onorevole Chiaramello, è soddisfatto della accettazione come raccomandazione del suo ordine del giorno?

CHIARAMELLO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Lucifredi?

LUCIFREDI. Di fronte all'appello fatto dall'onorevole ministro della marina mercantile alla sensibilità politica dei presentatori dell'ordine del giorno, e di fronte al richiamo alla necessità di interpellare anche il ministro della difesa, lo ritiriamo; non senza peraltro rilevare che il problema di cui si tratta è stato da noi proposto già discutendosi i bilanci dell'anno passato, è stato illustrato ampiamente, ed è stato segnalato come un problema di urgente soluzione. Si comprende che l'anno che è trascorso ha aumentato questa urgenza. E per ciò caldamente raccomandiamo al ministro della marina mercantile di volersi rendere interprete dei voti di una larga parte del Parlamento in merito a questo problema.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo ai voti.

Pongo in votazione il punto 3° dell'ordine del giorno Polano, non accolto dal Governo, che ha invece accettato come raccomandazione il punto 1°). L'onorevole proponente ha rinunciato al punto 2°) ed ha insistito per la votazione del 3°):

« 3°) a preparare per il prossimo esercizio finanziario 1950-51 la statizzazione del servizio marittimo Olbia-Civitavecchia, riportandolo, com'era una volta, sotto la diretta gestione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ».

(Non è approvato).

Dovremo ora votare il primo comma delle conclusioni dell'ordine del giorno Melis, che il Governo ha accettato soltanto come raccomandazione. È chiaro che un eventuale voto favorevole della Camera è impegnativo:

« a disporre nel modo più sollecito l'allineamento delle tariffe marittime con quelle praticate nelle ferrovie di Stato, di cui la linea Olbia-Civitavecchia deve rappresentare,

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

anche nella concreta applicazione della tariffa differenziale per il cumulo marittimo-ferroviario, la continuazione ».

POLANO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLANO. Dichiaro, a titolo personale, che, poiché questo ordine del giorno contiene parzialmente le richieste che erano contenute nel mio, voterò a favore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma delle conclusioni dell'ordine del giorno Melis così come è stato letto.

(Segue la votazione).

MELIS. Signor Presidente, chiedo la controprova. (Commenti).

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE GASPERI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. L'interpretazione più esatta delle parole del ministro della marina è questa: egli è personalmente favorevole ed intende promuovere questa perequazione nell'ambito del Governo, ma non si sente di assumere senz'altro un impegno formale non avendo ancora consultato i suoi colleghi. Ecco tutto. Se si crede alla buona fede del ministro della marina mercantile mi pare che si possa essere soddisfatti e sicuri che egli porrà la questione. Se si vuole a questa buona fede aggiungere anche la parola del presidente del Consiglio (*Applausi al centro*), io dichiaro che esamineremo il problema con tutta responsabilità, ma non è serio pretendere un impegno in questa forma da parte della Camera. Quindi io chiedo che si sia soddisfatti della accettazione come raccomandazione da parte di un Governo che merita la fiducia della Camera. Esso esaminerà questo problema con tutta serietà dal punto di vista della giustizia. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Onorevole Melis?

MELIS. Prendo atto e di fronte a queste dichiarazioni rinuncio alla votazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dei capitoli del bilancio, che si intenderanno approvati con la semplice lettura, quando non vi siano osservazioni od emendamenti. Se ne dia lettura.

FABRIANI, *Segretario*: legge:

Titolo I *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Personale di ruolo dell'Amministrazione centrale compreso quello distaccato da

altre Amministrazioni— Stipendi ed assegni vari di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 125.500.000.

Capitolo 2. Personale avventizio e giornaliero — Personale non di ruolo distaccato da altre Amministrazioni — Retribuzioni, assegni personali e assicurazioni sociali (*Spese fisse*), lire 244.800.000.

Capitolo 3. Premio giornaliero di presenza al personale civile (articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) (*Spesa obbligatoria*), lire 18.000.000.

Capitolo 4. Compensi per lavoro straordinario al personale civile dell'Amministrazione centrale e periferica (articolo 1 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 15.000.000.

Capitolo 5. Premio giornaliero di presenza al personale militare (articolo 8 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19) (*Spesa obbligatoria*), lire 14.000.000.

Capitolo 6. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrispondere, in relazione a particolari esigenze di servizio, al personale dell'Amministrazione della marina mercantile (articolo 6 del decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 700.000.

Capitolo 7. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti di ruolo e avventizi dell'Amministrazione centrale e provinciale, L. 1.000.000.

Capitolo 8. Sussidi agli impiegati, uscieri ed inservienti bisognosi, già appartenenti all'Amministrazione centrale e provinciale e loro famiglie, lire 300.000.

Capitolo 9. Spese per le autovetture degli uffici tecnici, lire 2.000.000.

Capitolo 10. Assegni e indennità per gli addetti al Gabinetto del Ministro e alla Segreteria particolare del Sottosegretario di Stato (*Spesa obbligatoria*), lire 5.900.000.

Capitolo 11. Indennità ai componenti di commissioni, lire 1.000.000.

Capitolo 12. Spese varie per il funzionamento di commissioni — Rimborso spese per prove testimoniali presso le commissioni d'inchiesta sui sinistri marittimi, lire 120.000.

Capitolo 13. Indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale dell'Amministrazione centrale, lire 4.250.000.

Capitolo 14. Spese di telegrammi, lire 4.000.000.

Capitolo 15. Spese di liti, arbitraggi, coazioni ed altre accessorie (*Spesa obbligatoria*), lire 50.000.

Capitolo n. 16. Spese per il funzionamento e la manutenzione della biblioteca, lire 300.000.

Capitolo 17. Spese casuali, lire 300.000.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Capitolo 18. Fitto di locali e canoni d'acqua per l'Amministrazione centrale — Manutenzione, riparazione, adattamento e pulizia dei locali e degli impianti vari per l'Amministrazione centrale, lire 5.000.000.

Capitolo 19. Spese per le statistiche concernenti i servizi della marina mercantile (articolo 3 del regio decreto-legge 27 maggio 1929, n. 1285, convertito nella legge 21 dicembre 1929, n. 2238), lire 20.000.

Capitolo 20. Residui passivi eliminati ai sensi dell'articolo 36 del regio decreto-legge 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale dello Stato e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Totale, lire 442.240.000.

Debito vitalizio. — Capitolo 21. Pensioni ordinarie e assegno di caroviveri (*Spese fisse*), lire 216.500.000.

Capitolo 22. Indennità per una sola volta, invece di pensione, ai termini degli articoli 3, 4 e 10 del regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, convertito nella legge 21 agosto 1921, n. 1144, modificati dall'articolo 11 del regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 550.000.

Totale, lire 217.050.000.

Spese per la marina mercantile. — Capitolo 23. Spese per l'estrazione dei galleggianti sommersi (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 24. Sovvenzione alla Cassa nazionale per la previdenza della gente di mare e sovvenzioni ad Istituti, Associazioni e Società varie attinenti alla Marina mercantile — Sussidi alla gente di mare, marinai e pescatori e alle loro famiglie, lire 14.000.000.

Capitolo 25. Spese eventuali per mantenimento, alloggio e rimpatrio di equipaggi naufraghi nazionali e di marinai esteri indigenti (legge 24 maggio 1877, n. 3919, e accordo internazionale 8 giugno 1880). — Spese varie per soccorsi eventualmente prestati a navi pericolanti (articolo 69 e 101 del Codice della navigazione). Spese per assistenza e rimpatrio di marinai nazionali ed esteri abbandonati ed indigenti sbarcati all'estero da navi nazionali (articoli 89, 197 e 363 del Codice della navigazione) (*Spesa obbligatoria*), lire 50.000.

Capitolo 26. Quota di concorso nella spesa di vigilanza dei ghiacci nel Nord Atlantico (Convenzione di Londra 20 gennaio 1915 e 31 maggio 1929) (*Spesa obbligatoria*), lire 21.500.000.

Capitolo 27. Concorso dello Stato per il mantenimento di corpi di piloti nei porti

ove il pilotaggio è dichiarato obbligatorio, lire 210.000.

Capitolo 28. Contributo alle spese di mantenimento dei fari del Mar Rosso (Convenzione internazionale 16 dicembre 1930, approvata con legge 7 gennaio 1932, n. 140) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Totale, lire 35.760.000.

Spese per le Capitanerie di porto. — Capitolo 29. Ufficiali delle Capitanerie di porto — Stipendi, indennità militare ed assegni vari di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 200.322.000.

Capitolo 30. Ufficiali delle Capitanerie di porto in aspettativa, in disponibilità, in congedo provvisorio e in posizione ausiliaria — Indennità e assegni (*Spese fisse*), lire 14.220.000.

Capitolo 31. Personale civile di ruolo delle Capitanerie di porto. — Stipendi ed assegni vari di carattere continuativo (*Spese fisse*), lire 84.760.000.

Capitolo 32. Incaricati marittimi e delegati di spiaggia — Inservienti locali di porto — Retribuzioni — Indennità di reggenza di uffici di porto — Assicurazioni sociali (*Spese fisse*), lire 27.560.000.

Capitolo 33. Indennità di missione e rimborso spese di trasporto al personale militare e civile delle Capitanerie di porto, lire 3.700.000.

Capitolo 34. Spese di trasferimento e rimborso spese di trasporto al personale militare e civile delle Capitanerie di porto, lire 7.000.000.

Capitolo 35. Fitto locali — Manutenzione ordinaria dei fabbricati delle Capitanerie di porto, lire 7.000.000.

Capitolo 36. Spese di ufficio per le Capitanerie di porto, lire 4.000.000.

Capitolo 37. Indennità, soprassoldi ed assegni agli ufficiali delle Capitanerie di porto, lire 61.200.000.

Capitolo 38. Sussidi a militari in servizio, cessati dal servizio ed alle loro famiglie, lire 500.000.

Capitolo 39. Spese per i corsi di perfezionamento degli ufficiali — Spese varie per il corso dei sottotenenti di porto di nuova nomina presso l'Accademia navale di Livorno (articolo 3 del regio decreto 10 settembre 1923, n. 2068), lire 3.000.000.

Capitolo 40. Attrezzi, arredi, mobili e mezzi nautici per le Capitanerie di porto. Corpo di guardia. Imbarcazioni. Illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

telefoniche. Carburanti e lubrificanti, lire 20.000.000.

Totale, lire 433.262.000.

Spese per i servizi marittimi. — Capitolo 41. Acquisto, manutenzione e custodia di boe d'ormeggio e di altri galleggianti adibiti al servizio portuale — Spese per la visita del materiale nautico delle Società sovvenzionate e per acquisto di carte nautiche e di pubblicazioni, lire 500.000.

Capitolo 42. Sovvenzioni alle Società assuntrici di servizi marittimi e compensi per speciali trasporti con carattere postale e commerciale, lire 2.825.000.000.

Totale, lire 2.825.500.000.

Spese per la pesca. — Capitolo 43. Spese relative all'esercizio dei mezzi nautici adibiti alla vigilanza sulla pesca, lire 5.000.000.

Spese diverse. — Capitolo 44. Prestazioni del registro italiano navale a favore del Ministero della Marina mercantile, lire 1.000.000.

Capitolo 45. Versamento al bilancio speciale degli uffici del lavoro portuale dei proventi indicati nell'articolo 1 del regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito nella legge 3 marzo 1932, n. 269, nonché degli avanzi di fondi indicati nell'articolo 12 del regio decreto-legge medesimo, *per memoria.*

Totale, lire 1.000.000.

Titolo II. Spesa straordinaria. — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese diverse.* — Capitolo 46. Concorso dello Stato nell'ammortamento del mutuo contratto dall'« Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale » con l'Istituto nazionale delle assicurazioni per provvedere alle spese di impianto della vasca dell'istituto medesimo (regio decreto-legge 23 giugno 1927, n. 1429, convertito nella legge 14 giugno 1928, n. 1163 e regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 530), lire 240.000.

Capitolo 47. Spese per la gestione del naviglio noleggiato o requisito e per anticipazioni ai capitani delle navi mercantili non requisite ai sensi del bando C. S. M. 2 ottobre 1943, n. 247, A. G., lire 5.000.000.

Capitolo 48. Spese per la vigilanza ministeriale sull'andamento dei servizi e sul funzionamento delle società di navigazione (articolo 10 del regio decreto-legge 7 dicembre 1936, n. 2081, convertito nella legge 10 giugno 1937, n. 1002 e articolo 36 del capitolato allegato alle convenzioni fra lo Stato e le società di navigazione di carattere locale, *per memoria.*

Capitolo 49. Spese inerenti alla vigilanza ministeriale sull'attività dei cantieri e degli stabilimenti di costruzioni navali (articolo 17

del regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 245), *per memoria.*

Capitolo 50. Contributo dello Stato a favore della Cassa nazionale per la previdenza marinara previsto dall'articolo 9 della legge 7 aprile, 1941, n. 266, per il trattamento economico agli equipaggi delle navi catturate dal nemico o perdute o rifugiate in porti esteri o dell'Africa orientale in conseguenza della guerra, lire 60.000.000.

Capitolo 51. Acquisto e riparazione straordinaria di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto e uffici dipendenti, lire 25.000.000.

Capitolo 52. Spese per promuovere e subsidiare l'incremento e la migliore organizzazione della pesca marittima e delle industrie accessorie (articolo 1 della legge 21 maggio 1940, n. 626 e articolo 1 del decreto legislativo 21 maggio 1947, numero 556), lire 10.000.000.

Capitolo 53. Contributo straordinario a favore dell'Ente autonomo del porto di Napoli, autorizzato con la legge 6 novembre 1948, n. 1418 (2^a ed ultima rata), lire 10.000.000.

Capitolo 54. Concorso dello Stato negli interessi su operazioni di credito per la pesca (articolo 45 e 93 del testo unico 8 ottobre 1931, n. 1604, articolo 8 della legge 3 giugno 1935, n. 1281, regio decreto-legge 2 febbraio 1939, n. 303, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, articolo 3 della legge 21 maggio 1940, n. 626), lire 1.712.000.

Totale, lire 111.952.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati i capitoli.

Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che si intenderanno approvati con la semplice lettura, ove non vi siano osservazioni.

FABRIANI, Segretario, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 442.240.000

Debito vitalizio, lire 217.050.000

Spese per la Marina mercantile, lire 35.760.000

Spese per le Capitanerie di porto, lire 433.262.000

Spese per i servizi marittimi, lire 2.825.500.000.

Spese per la pesca, lire 5.000.000.

Spese diverse, lire 1.000.000

Totale del Titolo I — Parte ordinaria, 3.959.812.000

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, nulla.

Spese diverse, lire 111.952.000.

Totale della Categoria I della parte straordinaria, lire 111.952.000.

Totale del Titolo II. — Parte straordinaria, lire 111.952.000

Totale della parte ordinaria e straordinaria, lire 4.071.764.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 4.071.764.000

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale, che si intenderanno approvati con la semplice lettura, quando non vi siano osservazioni od emendamenti.

FABBIANI, *Segretario*, legge:

Entrata. — Capitolo 1. Proventi della contribuzione per provvedere alle spese per il funzionamento degli Uffici del lavoro portuale e per l'ordinamento del lavoro nei porti minori (articolo 1279, primo comma, del Codice della Navigazione e decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 aprile 1947, n. 547), lire 16.000.000

Capitolo 2. Proventi della contribuzione per provvedere alla assistenza, alla tutela della integrità fisica e alla elevazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie (articolo 1279, secondo comma, del Codice della navigazione e decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 aprile 1947, n. 547), lire 9.000.000.

Capitolo 3. Canoni delle imprese portuali, lire 300.000.

Capitolo 4. Proventi eventuali diversi, lire 1.000

Totale, lire 25.301.000.

Spesa. — Capitolo 1. Indennità di trasferta e di missione, lire 1.000.000.

Capitolo 2. Spese per provvedimenti relativi alla assistenza, alla tutela della integrità fisica e alla elevazione morale dei lavoratori e delle loro famiglie, lire 9.000.000

Capitolo 3. Manutenzione e miglioramento di fabbricati — Fitto di locali, *per memoria*.

Capitolo 4. Attrezzi, arredi, mobili, illuminazione, riscaldamento, consumo d'acqua, spese postali, telegrafiche e telefoniche, stampati, pubblicazioni e spese varie di ufficio, lire 3.000.000.

Capitolo 5. Compensi per lavoro straordinario al personale statale addetto ai servizi relativi all'ordinamento del lavoro portuale (decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 1.500.000.

Capitolo 6. Compensi speciali in eccedenza ai limiti stabiliti per il lavoro straordinario da corrisponderci al personale statale addetto ai servizi relativi all'ordinamento del lavoro portuale in relazione a particolari esigenze dei servizi stessi (articolo 6 decreto legislativo presidenziale 27 giugno 1946, n. 19), lire 500.000.

Capitolo 7. Medaglie di presenza ai membri del Consiglio Amministrativo e del Consiglio del lavoro portuale e compenso al Segretario del Comitato stesso (regio decreto legge 29 settembre 1931, n. 1277; decreto legislativo luogotenenziale 31 agosto 1945, n. 572; decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 7 dicembre 1946, n. 623), lire 1.800.000. Capitolo 8. Sussidi al personale e rispettive famiglie, lire 300.000.

Capitolo 9. Spese casuali, lire 50.000.

Capitolo 10. Devoluzione al fondo di riserva dell'avanzo di gestione dell'esercizio, lire 8.451.000.

Totale, lire 25.301.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati anche i capitoli del bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale.

Passiamo agli articoli del disegno di legge. Si dia lettura dell'articolo 1.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

FABRIANI, *Segretario*, legge:

« È autorizzata per l'esercizio finanziario 1949-50 la spesa straordinaria di lire 25 milioni per provvedere all'acquisto e alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione. (*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato domani a scrutinio segreto.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza,

SULLO, *Segretario*, legge:

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere per quali ragioni sono state date disposizioni di immediato sfratto dei profughi, in gran parte giuliani, del Centro raccolta profughi di Torino, con inspiegabile intervento di forze di polizia, che hanno provocato un acceso risentimento contro le autorità governative da parte di cittadini già tanto duramente provati per il loro attaccamento all'Italia.

(796) « SABATINI, BETTIOL GIUSEPPE, RABELLI, BOVETTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro degli affari esteri, per sapere se risponde a verità la notizia della sospensione delle rimesse degli emigranti dall'Argentina e in caso positivo quale azione abbia svolto per riparare a tale gravissimo provvedimento.

(797) « LUPIS, SANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, se non crede — ovviando ad una segnalazione la cui tardività, da parte dell'ufficio regionale del lavoro di Reggio Calabria al Ministero, può a pena ritenersi dovuta a negligenza burocratica — disporre l'immediata apertura di un cantiere di rimboschimento in Roccaforte del Greco, paesello confinato su uno squallido acrocoro dell'Appennino calabrese ed in cui la disoccupazione, la denutrizione e la sopportazione dei naturali — tantissime volte denunciate invano a tutte le autorità dal loro sindaco — raggiunse ormai i limiti estremi.

(798) « GERACI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per sapere perché, con grave danno delle popolazioni di frontiera, nella zona dell'Ossola, da alcuni mesi si ostacola da parte delle autorità di pubblica sicurezza il rilascio delle tessere di frontiera, pretendendo di limitarne il rilascio a quelle poche persone che possono provare di avere specifici motivi per recarsi in Svizzera, e negandole a tutti coloro che fanno genericamente la richiesta in relazione alla loro residenza nella zona di frontiera.

« Ciò è in contrasto con il diritto di queste popolazioni di avere facilitati i rapporti con i vicini paesi elvetici.

« Perché nella stessa Ossola, sempre da alcuni mesi, vengono rifiutati quasi sistematicamente i permessi di espatrio nella vicina Svizzera per un giorno, che regolamentati recentemente con l'esazione anche di una giusta tassa, vengono negati a chi non ha da giustificare la propria richiesta con particolari necessità di viaggio, negandoli a coloro che li richiedono semplicemente come loro diritto quali cittadini. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1237)

« PIRAZZI MAFFIOLA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere:

1°) in generale, se nella distribuzione dei fondi disponibili all'uopo, abbia inteso dare la precedenza alle grandi cooperative che rispondano ai seguenti requisiti:

siano costituite da categorie ben determinate di funzionari i quali vantino particolari benemerienze per servizi resi in pace ed in guerra (ufficiali, reduci, magistrati, ecc.);
siano state costituite effettivamente a scopo mutualistico ed assistenziale, in data remota (1946-47) e quindi non sospette di sfruttamento a solo scopo utilitario;

costruiscano case in città sovrapopolate, con un gran numero di senza tetto e gravemente sinistrate, come la città di Napoli;

2°) in particolare, perché:

a) non sia stato concesso alcun contributo alla cooperativa tra impiegati statali denominata « Cooperativa edilizia fra ufficiali esercito italiano », con sede in Napoli, regolarmente costituita fin dal 1946, da ufficiali in servizio permanente o provenienti dal servizio permanente, tutti reduci o mutilati o feriti di guerra, in gran parte senza tetto o sinistrati di guerra;

b) non sia stato dato alcun cenno di risposta alle numerose sollecitazioni inviate da detta cooperativa al Ministero dei lavori pubblici successivamente alla lettera n. 22608, del 10 novembre 1948, con cui questo aveva comunicato che i fondi autorizzati per un concorso in capitale erano esauriti, ma che, se i provvedimenti per la concessione di contributi in annualità sui mutui fossero stati approvati dal Parlamento, avrebbe esaminato benevolmente la richiesta della cooperativa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1238)

« CHATRIAN ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere perché per i dipendenti degli Uffici del lavoro inquadrati a norma del decreto

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

legislativo 15 aprile 1948, n. 381, non si è provveduto a stabilire un trattamento di quiescenza, a norma dell'articolo 16 del citato decreto, nonché un trattamento di previdenza, risultando anzi che dal 1° maggio 1948 è stato sospeso il versamento di qualsiasi contributo a favore di quelli che già erano in possesso di una posizione assicurativa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1239)

« ZACCAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è vero, e per quale motivo, agli impiegati degli Uffici del lavoro vengono compensate solo in parte le ore di lavoro straordinario (risultando che in qualche ufficio e per qualche tempo anche più di un terzo delle ore straordinarie non sono state pagate) e per quale ragione tale pagamento viene comunque effettuato con molti mesi di ritardo così come con notevole ritardo (tanto che attualmente si starebbero liquidando le missioni compiute nei primi mesi del 1947) ha luogo la liquidazione delle spese di missioni compiute dagli impiegati degli Uffici del lavoro e massima occupazione; e per sapere se, in vista del malcontento che tali ritardi, forse attualmente inevitabili, causano fra i dipendenti, non si ritenesse opportuno far liquidare tali missioni direttamente dagli Uffici del lavoro stessi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1240)

« ZACCAGNINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se alla Società Terni — allorché quando la medesima ebbe a derivare le acque del Peschiera e del Velino, costruendo, per la bisogna, un canale di vasta portata nel territorio del comune di Cittaducale (Rieti) — fu imposto, con lo stesso decreto di concessione, l'obbligo della costruzione di opere di riparo alle sponde del canale di derivazione, origine di mortali disgrazie.

« In caso negativo si desidera conoscere se il Ministro crede oggi opportuno imporre alla Società Terni la costruzione di dette opere di riparo per garantire la pubblica incolumità, già funestata, in un breve e recente lasso di tempo, da tre luttuose disgrazie. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1241)

« BERNARDINETTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere se risponde a verità la notizia relativa alla richiesta delle impronte digitali all'arcivescovo di Spoleto,

già arcivescovo di Pola, e se la richiesta stessa è stata effettuata nel palazzo episcopale da parte di un appuntato dei carabinieri.

« In caso affermativo si desidera altresì conoscere se nel fatto il Ministro dell'interno ravvisi inopportuna l'azione svolta, o, quanto mai, il metodo usato, trattandosi di un pre-sule, che molto dignitosamente ha tutelato e difeso in zona istriana gli interessi e la dignità della Patria e degli italiani. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(1242)

« BERNARDINETTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della difesa, per sapere quali provvedimenti intenda adottare, in via di massima urgenza, per fermare l'esodo di ottimi ufficiali superiori dell'Arma dei carabinieri, che, collocati o da collocare prossimamente nella riserva per limiti di età, creeranno un vuoto esizialissimo nei quadri, con sensibile e forse irreparabile pregiudizio per lo speciale, importante e delicatissimo servizio di un istituto tanto benemerito. L'esodo investe elementi nella piena efficienza fisica e intellettuale che, per l'angustia dei ruoli dell'Arma e per le mutevoli leggi sullo stato degli ufficiali e forse per un esagerato uso delle promozioni per merito di guerra e per meriti partigiani, nonché per una discutibile eccessiva larghezza nei criteri di valutazione di coloro che servirono volontariamente la pseudo repubblica sociale italiana, oggi sono costretti a lasciare il servizio attivo, quando i colleghi delle altre Armi, della loro stessa età e con eguali anni di servizio, hanno raggiunto alti gradi nella gerarchia militare. Onde un qualunque provvedimento a favore di questa categoria, sia per il vantaggio indiscutibile che ne deriverebbe al servizio, sia perché il provvedimento stesso risponderebbe a chiari principi di equa giustizia distributiva, non potrebbe fondatamente sollevare obiezioni da parte di chicchessia.

« Risulta, comunque, al riguardo che, qualora una ponderata modifica agli organici dei quadri dell'Arma fosse deliberata subito e con decorrenza dal 1° gennaio o 1° luglio 1949, gran parte degli ufficiali superiori, oggetto della presente interrogazione, potrebbe arrivare al grado di tenente colonnello, rimanendo — ad ogni modo — in servizio per non più di altri due o tre anni.

« È noto altresì che nei quadri dei maggiori dell'Arma, vi è esuberanza di una settantina di unità, le quali dovrebbero essere eliminate in base al decreto legislativo n. 543, in data 3 maggio 1948.

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

« Orbene, alla eliminazione stessa dovrebbe procedersi con procedura di grande urgenza e col metodo comparativo, investendo tutto il ruolo, per riportare i quadri agli organici che verranno stabiliti e trattenere in servizio gli elementi migliori senza riguardo all'età di coloro che, nell'anno corrente, hanno lasciato o lasceranno il servizio.

« È risaputo, infine, che è all'esame anche la nuova legge sull'ordinamento dell'Esercito e sullo stato degli ufficiali, in base alla quale gli ufficiali superiori dell'Arma, che hanno lasciato o stanno per lasciare il servizio, verrebbero a trovarsi — se, come già si è detto, la legge stessa fosse approvata subito e con decorrenza dal 1° gennaio o 1° luglio 1949 — in una situazione vantaggiosa ai fini di carriera.

« Tutto ciò premesso e considerato, gli interroganti pregano l'onorevole Ministro della difesa perché voglia compiacersi adottare urgenti misure intese a conseguire lo scopo di fermare l'esodo dei predetti elementi, con misure eccezionali (adozione di organici provvisori, com'è stato testé praticato in favore degli ufficiali di marina, ovvero trattenimento in servizio degli elementi stessi in attesa dell'approvazione delle leggi e proposte di cui sopra, con decorrenza dal 1° gennaio o 1° luglio 1949. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta)*.

(1243) « CAPUA, LARUSSA, QUINTIERI, CALCAGNO, GENNAI TONIETTI ERISIA, SPOLITI, DE MARIA, GIANNINI OLGA, CIMENTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritiene opportuno, dato il numero enorme degli insegnanti da sistemare e data la presente condizione delle scuole e delle famiglie, procedere alla nomina dei vincitori dei recenti concorsi con l'assegnazione di sedi provvisorie, in attesa di provvedere con la dovuta ponderazione all'assegnazione delle sedi definitive. ☉

« E ciò anche perché per la maggior parte dei vincitori non si tratta che di assunzione in ruolo di ex supplenti, che potrebbero rimanere nel posto che occupavano. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(1244) « D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere:

1°) se è a conoscenza del comportamento tenuto dall'Ufficio provinciale del lavoro di

Siena nello sciopero nazionale dei lavoratori edili per il rinnovo del loro contratto di lavoro, durante il quale l'Ufficio suddetto ha dato ordine ai collocatori di rilasciare il nulla osta per l'assunzione, da e fuori provincia, di lavoratori da sostituire a quelli scioperanti delle fornaci di laterizi « Vitolo » e « Tempora » site nel comune di Sinalunga;

2°) se ritenga conforme alle vigenti norme legislative sul collocamento quanto affermava il direttore del predetto ufficio, il quale, interpellato dall'interrogante in una riunione tenuta presso la prefettura di Siena, giustificava il suo operato col ritenerlo legittimo in quanto, non facendo la nuova legge 29 aprile 1949, n. 264, all'articolo 15 sul collocamento, alcun riferimento al caso di sciopero, si dovrebbe dar corso, anche in questo frangente, alle richieste autorizzazioni per l'assunzione di personale, e convalidava questa sua interpretazione della legge, asserendo di avere rivolto apposito quesito ai più autorevoli superiori uffici, i quali l'avevano confermata;

3°) se ritenga conciliabile con la libertà di sciopero sancita dalla Costituzione il fatto che i proprietari di dette fornaci, terminato con un accordo nazionale lo sciopero, non hanno consentito che i lavoratori scioperanti sostituiti ritornassero al lavoro, valendosi di una sostituzione che essi ritengono legalizzata in quanto avvenuta tramite l'Ufficio di collocamento di Stato, per cui lavoratori da molti anni occupati in queste fornaci e tutti capi famiglia, sono stati e restano tuttora estromessi dagli stabilimenti per il solo fatto di avere partecipato allo sciopero proclamato dalla loro organizzazione, dopo 14 mesi di inutili sollecitazioni per l'inizio della discussione sul nuovo contratto nazionale di lavoro;

4°) se intenda, e come, riparare a questa aperta violazione del diritto di sciopero consumato con il concorso di un ufficio periferico del suo Dicastero e se non ritenga opportuno, onde evitare l'eventuale ripetersi di casi analoghi, inviare istruzioni ai dipendenti uffici di collocamento perché non venga rilasciato il nulla osta per l'assunzione di lavoratori da sostituire a quelli scioperanti, non costituendo lo sciopero atto che svincoli il datore di lavoro dai suoi impegni contrattuali con i lavoratori dipendenti e perché, di fatto, non si infranga una libertà garantita dalle nostre leggi. *(L'interrogante chiede la risposta scritta)*.

(1245) « BAGLIONI ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testé lette saranno iscritte all'ordine del giorno e

DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1949

svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

La seduta termina alle 21.45.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10,30:

1. — *Discussione dei disegni di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (378). — *Relatore* De Vita.

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (375). — *Relatore* Riccio.

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (377). — *Relatore* Ermini.

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (*Approvato dal Senato*) (605). — *Relatore* Spoleti.

Modifiche alle disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 e del relativo regolamento. (*Approvato dal Senato*). (251). — *Relatore* Tozzi Condivi.

2. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Norme sulla promulgazione e pubblicazione delle leggi e dei decreti del Presidente della Repubblica. (*Modificato dal Senato*). (22-B). — *Relatore* Tesauero.

Disposizioni sui contratti agrari di mezzadria, affitto, colonia parziaria e partecipazione. (*Urgenza*). (175). — *Relatori*: Dominèdò e Germani, *per la maggioranza*, e Grifone e Sansone, *di minoranza*.

Alle ore 16,30:

1. — *Discussione della proposta di legge:*

TESAURO — Proroga delle disposizioni delle leggi 28 marzo 1949, n. 131, e 7 aprile 1949, n. 222, sull'abilitazione provvisoria all'esercizio professionale e sui contributi degli studenti universitari. (689). — *Relatore* Tesauero.

2. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1949 al 30 giugno 1950. (380). — *Relatore* Mazza.

3. — Svolgimento della mozione degli onorevoli Togliatti e altri.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. ALBERTO GIUGANINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI