CMXCV.

SEDUTA POMERIDIANA DI GIOVEDÌ 23 OTTOBRE 1952

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDI

DEI VICEPRESIDENTI CHIOSTERGI E TARGETTI

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente	41862
Disegni di legge (Trasmissione dal Senato)	41862
Disegno di legge (Discussione):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1952-53. (2685)	41866
PRESIDENTE	41866
SALERNO	41866
DUCCI	41878
MAZZA	41886
JACOPONI	41887
PALENZONA	41897
LONGONI	41906
LA ROCCA	41907
DI LEO	41909
SIMONINI	41912
RUSSO	41914
LIGUORI	41916
BORSELLINO	41920
PETRUCCI, <i>Relatore</i>	41922
Proposte di legge:	
(<i>Annunzio</i>)	41862
(<i>Deferimento a Commissioni</i>)	41861
Proposte di legge (Svolgimento):	
PRESIDENTE	41862
DE' COCCI	41862
CAPPA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	41863, 41865, 41866
CHIOSTERGI	41863
CARIGNANI	41865
Interrogazioni (Annunzio)	41922

La seduta comincia alle 15,30.

MAZZA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

(E approvato).

Deferimento a Commissioni di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva fatta in precedenti sedute, ritengo che le seguenti proposte di legge possano essere deferite all'esame ed all'approvazione delle Commissioni sottoindicate, in sede legislativa:

alla VI Commissione (Istruzione):

FABRIANI: « Estensione della legge 11 marzo 1951, n. 134, sulla abilitazione provvisoria all'esercizio professionale » (2957);

LOZZA ed altri: « Estensione della legge 7 dicembre 1951, n. 1360, sull'abilitazione provvisoria dell'esercizio professionale » (2961);

alla XI Commissione (Lavoro):

TARGETTI e SANTI: « Corresponsione della gratifica natalizia ai lavoratori addetti alla vigilanza, custodia e pulizia degli immobili urbani » (2955).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seguente altra proposta di legge è, invece, deferita alla XI Commissione, in sede referente:

DISCUSSIONI — SEDUTA Pomeridiana DEL 23 OTTOBRE 1952

RIVA ed altri: « Disciplina della odontoiatria e dell'arte ausiliaria dell'odontotecnica in difesa della salute pubblica » (2946).

Trasmissione dal Senato di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso a questa Presidenza i disegni di legge:

« Norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale » (*Modificato dal Senato*) (469-B);

« Modificazioni al decreto legislativo 24 aprile 1948, n. 588, sul conferimento di posti disponibili nei ruoli delle Camere di commercio, industria e agricoltura » (*Modificato da quella IX Commissione permanente*) (2394-B);

« Approvazione della Convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la ditta Pirelli per la proroga al 31 dicembre 1952 dell'efficacia della Convenzione stipulata fra le medesime parti per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, approvata con legge 20 maggio 1950, n. 731, e prorogata al 31 dicembre 1951 con legge 2 gennaio 1952, numero 59 » (*Approvato da quella VII Commissione permanente*) (2974);

« Modifiche alle quote di surrogazione e di appoggio stabilite dalla legge 28 luglio 1950, n. 689 » (*Approvato da quella VII Commissione permanente*) (2975);

« Proroga del termine di cui all'articolo 5 della legge 7 dicembre 1942, n. 1745, concernente la unificazione della frequenza degli impianti elettrici » (*Approvato da quella VII Commissione permanente*) (2976).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi: i primi due alle Commissioni che già li hanno avuti in esame, gli altri alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminati in sede referente o legislativa.

Annuncio di proposte di legge.

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

dal deputato Meda:

« Abrogazione del divieto di esportazione dei metalli e delle pietre preziose » (2973);

dai deputati Turnaturi, De Maria, Vicentini, Mannironi, Amatucci, Giuntoli Grazia, Cotellessa e Sammartino:

« Proroga e modifica della legge 17 luglio 1951, n. 575, relativa ai diritti e compensi dovuti al personale degli uffici dipendenti dai Ministeri delle finanze e del tesoro e dalla Corte dei conti » (2977).

Avendo i proponenti dichiarato di rinunciare allo svolgimento, le proposte saranno stampate, distribuite e trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilire se dovranno esservi esaminate in sede referente o legislativa.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il ministro dell'interno ha trasmesso copia del bilancio di previsione delle entrate ed uscite per l'anno finanziario 1952 della Cassa sovvenzioni anti-incendi.

Sarà depositata in segreteria a disposizione dei deputati.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di tre proposte di legge.

La prima è quella di iniziativa dei deputati De' Cocci, Troisi, Marotta, Roselli e Amadeo:

« Provvedimento a favore dei titolari di pensioni privilegiate ordinarie » (2705).

L'onorevole De' Cocci ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

DE' COCCI. La proposta di legge è destinata ad accogliere alcune giuste aspirazioni della benemerita categoria dei dipendenti dello Stato, militari e civili (forze armate, agenti di pubblica sicurezza, guardie di finanza, ecc.), i quali, per causa del loro servizio, hanno contratto infermità o riportato mutilazioni che hanno portato al loro collocamento in congedo e quindi alla concessione di pensioni privilegiate ordinarie.

Negli ultimi anni la loro sorte è stata presa a cuore principalmente con la legge 15 luglio 1950 n. 539, la quale estese ad essi tutti i benefici assistenziali goduti da parte dei mutilati e invalidi di guerra. La successiva legge 4 maggio 1951, n. 306, pur senza giungere ad una completa equiparazione fra le due categorie, ha esteso anche ai minorati per causa di servizio molti benefici di carattere economico previsti per i pensio-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

nati di guerra, benefici che per questi ultimi sono stati riordinati in maniera organica ed ampliati dalla nota legge 10 agosto 1950, n. 648. La legge n. 306, però, lasciava, per quanto riguarda i mutilati per servizio, insoluti alcuni problemi fondamentali, riguardanti soprattutto le categorie più disgraziate dei superinvalidi affetti da tubercolosi.

La presente proposta di legge non giunge ad estendere completamente il trattamento economico della pensione di guerra agli invalidi per causa di servizio, e rispetta la diversa configurazione dei due istituti della pensione di guerra da una parte e della pensione privilegiata ordinaria dall'altra: essa estende agli invalidi per causa di servizio, alcune disposizioni già previste per invalidi di guerra, con lo scopo di impedire che i minorati per servizio subiscano troppo gravemente le conseguenze della diversa legislazione in atto.

Difatti i primi due articoli della proposta di legge, che ho l'onore di svolgere, prevedono una procedura che consente agli invalidi di continuare a percepire le pensioni loro assegnate nelle more dei nuovi accertamenti sanitari e della emanazione del conseguente decreto per il nuovo assegno temporaneo o per la pensione definitiva, ovviando quindi, evidentemente, anche all'inconveniente di avere delle amministrazioni continuamente sollecitate dagli interessati per una rapida evasione delle loro pratiche.

Non sto ad illustrare la portata degli altri articoli, i quali sviluppano il concetto espresso nei primi due. Mi contenterò di rilevare che tutte le norme che sottopongo all'esame della Camera, contenute nella presente proposta di legge, sono già contenute nella fondamentale legge 10 agosto 1950, n. 648, che migliora il trattamento per i pensionati. Si tratta di norme già approvate dopo ampie discussioni dei due rami del Parlamento e collaudate felicemente da due anni di applicazione.

Infine la proposta di legge, mentre tende a migliorare sensibilmente il trattamento procedurale delle pensioni privilegiate e ordinarie, non comporta oneri apprezzabili per lo Stato. E questo è il punto che riveste particolare importanza ai fini dello svolgimento. Infatti trattasi soprattutto di stabilizzare l'assegno già decretato dall'amministrazione e quindi già compreso nel bilancio. I pochissimi casi nei quali lo Stato dovrà corrispondere somme, irrilevanti, per differenze sono largamente compensati dalle stesse economie realizzabili in sede di assistenza sanitaria, sempre a carico dello Stato, per il minor nu-

mero di richiedenti il ricovero in attesa di accertamento definitivo delle condizioni sanitarie. Comunque tengo a sottolineare che nell'ultimo anno il numero dei superinvalidi, che a seguito di nuovi accertamenti sanitari hanno visto declassata la loro pensione, è stato, secondo i dati forniti dall'Unione nazionale mutilati per servizio, di soli 32, con un complessivo beneficio per l'erario di circa 5 milioni.

Non ho altro da aggiungere. Mi auguro soltanto che il Governo, sia pure con le consuete riserve, non voglia opporsi alla presa in considerazione della presente proposta di legge e che la Camera voglia dare, in vista delle finalità benefiche nei confronti di una benemerita categoria, un voto favorevole alla presa in considerazione stessa.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPPA, Ministro della marina mercantile. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge De' Cocci ed altri.

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminata in sede referente o legislativa.

La seconda proposta di legge è quella di iniziativa dei deputati Chiostergi, Cotellessa, Moro Francesco, Numeroso, Fascetti, Chiesa Tibaldi Mary, Vocino, Cappugi, Amadeo, De' Cocci e Rapelli:

« Disposizioni a favore dell'Unione nazionale mutilati per servizio » (2764).

L'onorevoli Chiostergi ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

CHIOSTERGI. La proposta di legge tende a conferire all'Unione nazionale mutilati per servizio, ente morale eretto con decreto del Capo provvisorio dello Stato 24 giugno 1947, n. 650, il giusto riconoscimento della vasta e benemerita attività svolta finora a favore della categoria di minorati che rappresenta.

Come è noto, i mutilati e invalidi per servizio sono, secondo la definizione riportata dall'articolo 3 della legge 15 luglio 1950, n. 539, coloro che, alle dirette dipendenze dello Stato e degli enti locali, territoriali e istituzionali, hanno contratto, in servizio e per causa di servizio militare o civile debitamente riconosciuta, mutilazione od infermità ascrivibili ad una delle categorie di cui alla

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

tabella A, annessa alla legge 19 febbraio 1942, n. 137 (sostituita, ai sensi dell'articolo 1 della legge 4 maggio 1951, n. 306, dalla tabella di uguale lettera, annessa alla legge 10 agosto 1950, n. 648).

Essi sono, perciò, nella stragrande maggioranza (circa il 97 per cento), cittadini che, avendo servito il paese nelle forze armate o nei corpi speciali come carabinieri, come aviatori, come marinai, come guardie di finanza o come agenti di pubblica sicurezza, hanno riportato in servizio e per causa di servizio, ma non per fatto di guerra, una grave diminuzione della propria integrità fisica.

Come non ricordare l'ingente numero di agenti di pubblica sicurezza e di carabinieri caduti per servizio in Sicilia nel corso delle operazioni contro la banda Giuliano e contro il brigantaggio in genere? E come non ricordare che nel solo anno 1950 l'arma dei carabinieri ha avuto 37 morti per causa di servizio e ben 1139 feriti sempre per la stessa causa? Questo ci dimostra quanta abnegazione e quale spirito di sacrificio animi gli italiani che prestano la loro opera, come asserisce il primo comma della Costituzione, « al servizio esclusivo della nazione », e come sia doverosa verso la nobile categoria dei mutilati e degli invalidi per servizio l'adozione di un provvedimento che, prima ancora di significare la concessione di taluni benefici all'Unione nazionale mutilati per servizio, che tanto degnamente li rappresenta e li tutela, costituisca un segno della riconoscenza del paese per le loro gloriose mutilazioni.

Il provvedimento sottoposto al vostro esame ha, pertanto, una completa giustificazione morale, che si accompagna alla giustificazione giuridica contenuta nelle premesse al provvedimento stesso, e dalle quali non credo si possa dissentire.

A ciò aggiungasi che lo Stato non ha mancato di rilevare l'importanza crescente che ha assunto l'Unione nazionale mutilati per servizio per la trattazione dei problemi concernenti la categoria, sì che, con decreto ministeriale 23 marzo 1948, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica dell'8 aprile 1948, n. 83, ha autorizzato, « vista la richiesta avanzata dall'Unione predetta », le amministrazioni centrali a rilasciare ai mutilati ed invalidi per causa di servizio uno speciale documento, denominato 69-ter, valido per ottenere concessioni e facilitazioni previste a favore di tali categorie.

Successivamente, assegnato con legge 4 novembre 1951, n. 1287, un contributo annuo per l'assistenza sanitaria, protetica ed ospedaliera

dei mutilati ed invalidi per servizio militare e civile, è stato previsto all'articolo 2 che, ove occorra stipulare apposita convenzione con idoneo ente assistenziale per lo svolgimento delle provvidenze relative, su di essa sarà sentita l'Unione nazionale mutilati per servizio.

Ed al secondo comma dello stesso articolo si precisa che, in tal caso, farà parte del consiglio di amministrazione dell'ente medesimo, per quanto attiene all'esercizio dell'assistenza suddetta, anche un membro nominato dal Ministero dell'interno, « su terna proposta dall'Unione nazionale mutilati per servizio ».

Il recente disegno di legge, presentato dal Governo il 13 agosto 1952 per disciplinare la funzione obbligatoria al lavoro degli invalidi per servizio e degli orfani dei caduti per servizio, contempla ben tre richiami all'Unione nazionale mutilati per servizio: il primo, all'articolo 6 (secondo comma), che stabilisce la partecipazione di un rappresentante della locale sezione dell'Unione al collegio medico provinciale di cui al secondo comma dell'articolo 7 della legge 3 giugno 1950, n. 375; il secondo, all'articolo 8 (terzo comma), che attribuisce anche all'Unione nazionale predetta la facoltà di impugnare, tanto in via amministrativa quanto in via giurisdizionale, i provvedimenti di assunzione del personale presso le amministrazioni e gli enti indicati nell'articolo 9 della legge 3 giugno 1950, n. 375, non conformi alle disposizioni di quell'articolo; il terzo, all'articolo 15 (ultimo comma), che prescrive il versamento da parte degli uffici del registro, direttamente all'Unione suddetta, delle ammende stabilite da quella legge, al netto delle quote eventualmente dovute agli scopritori delle contravvenzioni, per essere destinate alla costituzione di un fondo per sovvenire gli istituti di protesi e di rieducazione degli invalidi.

E, ancora, l'Unione in argomento, partecipa regolarmente, con voto deliberativo, attraverso le proprie sezioni provinciali, ai comitati provinciali per l'assistenza post-bellica.

Tutto ciò dimostra ampiamente che le provvidenze e le prerogative che la proposta di legge in esame prevede a favore della più volte citata Unione non sono che conferme di una considerazione e di una stima generale che lo Stato non ha esitato a ribadire in numerose altre occasioni.

Per quanto riguarda il disposto dell'articolo 81, ultimo comma, della Costituzione, non vi è da nutrire preoccupazione alcuna, in quanto la proposta di legge in discorso non

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

importa nuove o maggiori spese, e non occorre, pertanto, indicare i mezzi per farvi fronte.

L'esame particolareggiato dei singoli articoli ce ne dà piena conferma. Non sto a ricordare gli articoli della nostra proposta di legge. Basterà ricordare che, stante il non rilevante numero dei soggetti a tale imposizione, le operazioni di riscossione e di versamento all'Unione possono ben rientrare fra la normale attività degli uffici provinciali del tesoro e dei vari servizi di tesoreria interessati alle operazioni stesse.

Pertanto, non comportando la proposta di legge in discorso alcun apprezzabile onere finanziario per lo Stato, ed essendo altresì palese l'obbligo morale di dare alla Unione nazionale mutilati per servizio il giusto riconoscimento delle benemerienze acquisite con lo svolgimento di quell'attività a favore dei propri assistiti ch'è stata ampiamente illustrata dai proponenti nella loro relazione, si è fiduciosi che la proposta stessa venga presa in considerazione e deferita alla competente Commissione parlamentare per l'esame e l'approvazione.

Vorrei terminare ricordando che, non essendovi alcun onere finanziario per lo Stato, sarebbe forse opportuno che questa proposta di legge fosse deferita alla Commissione competente in sede legislativa.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Chiostergi ed altri.

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminata in sede referente o legislativa.

La terza proposta di legge è quella degli onorevoli Carignani, Maglietta, Ghislandi, Stuani, Colasanto e Trulli:

«Trattamento di quiescenza e integrazione della pensione di guerra a favore degli ufficiali del ruolo d'onore ciechi di guerra già richiamati in servizio» (2857).

L'onorevole Carignani ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

CARIGNANI. Questa proposta di legge, che porta le firme di colleghi appartenenti a tutti i settori della Camera, non è che una modesta, umile proposta che viene a superare

una difficoltà di ordine, direi, burocratico, che finora si è trascinata senza risultati concreti.

Non una volta soltanto gli organi dell'Associazione nazionale mutilati avevano fatto presente, al ministero competente, il diritto implicito di questi ciechi di guerra, che erano stati richiamati in servizio in virtù delle leggi 11 marzo 1926 e 9 maggio 1940, a quel trattamento completo di funzionari dello Stato che è inerente alla funzione stessa da questi esercitata nella loro qualità di prestatori d'opera.

Abbiamo incontrato mille difficoltà; interpretazioni analogiche non sono state accolte, sicché è stato necessario disturbare la Camera, il Parlamento, per una proposta di legge che è quella che noi vi sottoponiamo: breve, semplice, e, mi pare, pienamente chiarificatrice della posizione di questi ciechi di guerra.

I ciechi di guerra, che hanno dato alla patria tre quarti della propria esistenza, erano stati chiamati, in virtù delle leggi che ho ricordato, ripetutamente in servizio presso amministrazioni dello Stato, anche di notevole importanza, come, per esempio, la magistratura militare. Alcuni di essi fecero appunto parte, per lunghi anni, della magistratura militare; altri furono assunti in servizi delicati presso il Ministero della difesa e presso le scuole militari; e si tratta di funzioni che essi esercitarono per lunghi anni.

La posizione giuridica di costoro, però, è rimasta sempre alquanto equivoca per ciò che riguarda il trattamento di quiescenza: non si voleva considerare, e non si è voluto finora considerare, che gli anni ch'essi trascorrevano in servizio producevano automaticamente quello che era il loro diritto al trattamento di quiescenza; e questo non si volle riconoscere nemmeno allorché fu decisa e fu praticata la ritenuta che si faceva e che si fa a tutti gli impiegati dello Stato per il trattamento di quiescenza.

Si eccipi che nessuna legge poteva inquadrare la figura di questi ciechi di guerra, e nonostante il riferimento che noi facevamo alla legge 30 dicembre 1947, n. 2411, con la quale veniva organizzato, per così dire, anche agli effetti amministrativi, il servizio prestatore dagli ufficiali di complemento richiamati in servizio, non fu possibile applicare questa legge ai ciechi di guerra in quanto i ciechi di guerra non appartenevano più agli ufficiali di complemento, ma appartenevano ad un ruolo particolare che fu creato nel 1940, e che si chiama ruolo d'onore degli ufficiali mutilati di guerra.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Con questa sottigliezza, che ha anche giuridicamente il suo fondamento, non fu possibile, dunque, applicare la legge che si riferiva agli ufficiali di complemento, per i quali era previsto il trattamento di quiescenza in relazione al servizio prestato nella pubblica amministrazione. Questo stato di cose ha determinato la necessità di correggere una situazione veramente incresciosa, tanto più incresciosa in quanto i soggetti di questa situazione sono ciechi di guerra. Molti di essi hanno il petto fregiato di medaglie al valore, e alcuni addirittura di medaglia d'oro. Essi hanno prestato lunghi anni di servizio, alcuni hanno superato perfino i 20 anni di servizio, altri hanno prestato servizio per un numero di anni inferiore, ma sempre con quella dignità e serietà che competono a persone che hanno tanto dato e tanto benemeritato della patria. Pertanto, la nostra proposta di legge si riduce a pochi articoli, che sono sufficienti a chiarire definitivamente la loro posizione giuridica, vale a dire sufficienti a includere, a comprendere nei criteri che sono stati adottati con la legge del 1937 anche questi mutilati, che pur appartenendo ad un ruolo di onore non per questo hanno cessato moralmente, sostanzialmente, ideologicamente, di far parte degli ufficiali di complemento dello Stato. Per queste ragioni, noi vi chiediamo con l'articolo 1 di estendere anche a questi mutilati il trattamento di quiescenza e di reversibilità spettanti agli ufficiali di complemento ai sensi del regio decreto-legge 30 dicembre 1947, n. 2411. Con ciò noi chiediamo che si applichino anche per questa categoria gli stessi principi in atto per gli altri rami dell'amministrazione pubblica per quanto riguarda la liquidazione di una indennità corrispondente a tanti ventesimi della pensione minima ordinaria per coloro che non hanno raggiunto i venti anni di servizio. La nostra proposta di legge non comporta alcun onere finanziario per lo Stato. Inoltre, il periodo di servizio prestato nella pubblica amministrazione deve anche per questa categoria contare esattamente ai fini della posizione di quiescenza, come avviene per gli altri impiegati dello Stato.

Ritengo che il Governo e la Camera saranno pienamente d'accordo nel darvi atto che questa proposta di legge è meritevole di ogni considerazione. Chiedo, inoltre, dato che la proposta di legge non comporta alcun onere finanziario dello Stato, che, dopo che sia stata presa in considerazione, possa essere deferita alla Commissione competente in sede legislativa, perché la posizione di questi

ufficiali è sospesa da molti anni ed ogni ulteriore ritardo recherebbe danno al buon nome ed alla serietà del nostro lavoro legislativo.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Carignani ed altri.

(È approvata).

La proposta sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilire se dovrà esservi esaminata in sede referente o legislativa.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1952-53. (2685).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953 (già approvato dal Senato).

Dichiaro aperta la discussione generale.

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

SALERNO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non credo che sarebbe giusto, né rispondente a verità, disconoscere i notevoli risultati raggiunti dalla nostra marina mercantile negli anni che vanno dall'immediato dopoguerra ad oggi e che si sono realizzati in molteplici campi: nella ricostituzione quasi integrale del naviglio, così duramente falciato dagli eventi bellici; nell'aumento considerevole anche rispetto all'anteguerra del volume dei traffici; nell'accresciuto rendimento dei noli percepiti spesso in valuta estera; nel sodisfacimento, sia pure parziale, dei diritti dei lavoratori del mare; nella soluzione — benché non del tutto completa — dello spinoso problema delle pensioni marinare.

Un quadro indubbiamente incoraggiante si presenta dinanzi all'osservatore obiettivo; ad esso hanno concorso vari fattori: lo slancio e la perizia dei nostri lavoratori marittimi e portuali, la competenza e la tenacia dei nostri comandanti, il coraggio e l'iniziativa dell'armamento, i provvedimenti legislativi che hanno cercato, almeno sotto la guida delle buone intenzioni, di arginare la

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

fiumana talora irrompente delle esigenze materiali ed umane che la guerra aveva creato.

Come dicevo, è un quadro incoraggiante; ma, se da un canto dobbiamo compiacerci di questo risultato, dall'altro dobbiamo riconoscere che una fase si è chiusa, e da vario tempo, invero (la fase della precarietà, della occasionalità, della contingenza), e che occorre avviare l'opera legislativa su un binario di maggiore organicità e durevolezza.

Affrontando brevemente l'esame del primo elemento della vita marinara, starei per dire del fattore strumentale di ogni traffico marittimo, il naviglio, non possiamo non riconoscere che da un punto di vista quantitativo abbiamo in effetti colmato i vuoti paurosi scavati dalla guerra. Tutti sanno che, in contrapposto ai 3 milioni e 400 mila tonnellate circa di naviglio che avevamo nel 1939, ci troviamo, subito dopo la guerra, soltanto con un decima parte di quel tonnellaggio a disposizione del paese, cioè con appena 300 mila tonnellate di naviglio.

Non vi era tempo da perdere, non si poteva vivere nel mondo dei commerci, delle relazioni internazionali, del turismo, dell'emigrazione, senza ricomporre quel patrimonio. E il patrimonio è stato ricomposto: circa 200 mila tonnellate sono state recuperate o costruite; un numero considerevole di tonnellate, oltre 1 milione e 100 mila, è stato acquistato sui mercati nord-americani (Stati Uniti, Canada); circa 300 navi, per altre 1 milione e 100 mila tonnellate circa, sono state acquistate su altri mercati. Dal 1945 al 1951 un processo crescente di lavoro si è anche svolto nei cantieri: 500 mila tonnellate circa sono state costruite di pianta, con una media che negli ultimi periodi ha raggiunto le 78 mila tonnellate annue.

Tuttavia non possiamo ritenerci paghi. Sarebbe un'illusione, sarebbe un danno per il paese se di queste cifre ci facessimo forti, quasi a dimostrare che ormai il nostro compito è stato assolto e l'Italia ha ripreso quella che era la sua posizione di grande nazione marinara nel mondo.

Così non è.

Abbiamo, è vero, ricostituito quasi per intero il nostro naviglio, abbiamo raggiunto quasi la misura dell'anteguerra (3 milioni e dispari di tonnellate); ma di che qualità e di che natura? Il 44,2 per cento di queste navi ha un'età che oscilla fra i 5 e i 10 anni; il 31,8 per cento ha superato i 25 anni di età, per un ammontare di oltre 900 mila tonnellate, ed 800 mila di esse hanno superato i 30 anni! Quello che è più spiacevole poi è che, degli

acquisti fatti sui mercati esteri nel 1950, purtroppo alcuni riguardano navi dotate di una discreta anzianità: 22 navi hanno 30 anni di vita, e 6 hanno anche superato i 40 anni! Inoltre: 250 mila tonnellate hanno dai 20 ai 25 anni, e 51 mila tonnellate dai 15 ai 20. Le famose 144 navi nord-americane *Liberty* e *Fort* stanno fra i 5 e i 10 anni di età, e solo il 10 per cento del naviglio, cioè 291.850 tonnellate, al 30 giugno 1951, aveva un'età inferiore ai 5 anni.

E allora qui si profila un problema: l'età. Conviene rinnovare una flotta? Vi è anche per la flotta un'età? Io credo che l'età vi sia per tutto e per tutti. La vecchiaia, purtroppo, colpisce ogni cosa. Quando si è vecchi, si ha qualcosa che non funziona più, che non resiste più. Ma vi è anche un'altra ragione per cui le cose vecchie non vanno: perché esse corrispondono ad un'epoca di costruzione, e quindi di struttura, che i progressi rapidissimi, e alcune volte vertiginosi, della tecnica moderna rendono di molto superata.

Vi è, quindi, un problema di età, ma vi è anche un problema di costruzione, di tecnica strutturale.

Non è però solamente questione di età, non si tratta solo di rinnovare, di ringiovanire una flotta: si tratta di ammodernarla, perché, se i vecchi devono essere per legge naturale sostituiti dai giovani, vi sono anche dei giovani che nascono vecchi, vi sono cioè delle giovani esistenze (parliamo del campo navale, ma il ragionamento si potrebbe estendere a tutti i settori, anche a quello degli uomini) che sono giovani soltanto di nome e che hanno invece una funzionalità generale molto limitata.

Ebbene, anche nel campo della nostra flotta si verifica questo fenomeno. Vi sono navi le quali, pur recenti di nascita, non sono efficienti di vita. Alludo per esempio a quelle 144 tra *Liberty* e *Fort* per l'ammontare di circa 1 milione e 100 mila tonnellate, navi acquistate da poco, costruite relativamente da poco, ma che sia nel campo del consumo, sia nel campo della velocità, sia per il funzionamento del macchinario (che sono i tre fattori fondamentali della vita di una nave) non si possono considerare giovani. Noi sappiamo che oggi una *Liberty* consuma il 30-40 per cento in più di quanto non consumi una moderna motonave, ed ha una velocità di 10 miglia di fronte alle 19 di una motonave moderna. Giova considerare che la stessa legge 25 luglio 1952 da noi recentemente approvata, che riguarda il gruppo delle petroliere, impone, fra le condizioni che rendono la nave

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

suscettibile di ammissione ai benefici governativi, che essa abbia, oltre ad una certa stazza, una velocità non inferiore alle 15 miglia orarie. Il che sta a dimostrare che gli elementi fondamentali della vita di una nave, nel gruppo di cui ho fatto cenno, il gruppo cioè delle *Liberty* e delle *Fort*, sono purtroppo manchevoli; sicché questa marina, di età relativamente giovane, si deve ritenere vetusta ai fini della funzionalità.

E allora tutto consiglierebbe di ringiovanire la nostra flotta. Queste sembrano verità che il buonsenso dovrebbe accettare in un batter d'occhi. Ma non accade così nella vita economica, e in quella navale particolarmente. Perché, quando si è detto che una flotta anziana, di cui oltre il 30 per cento ha superato i 25-30 anni di età e un altro 30 per cento ha un'efficienza molto relativa, deve essere rinnovata, si è formulato un giudizio teoricamente esatto, ma non può dirsi che si sia risolto il problema, perché esso va riguardato sotto un duplice aspetto: l'aspetto economico e l'aspetto sociale.

Aspetto economico: la logica dice che le navi vecchie devono essere ringiovanite. Va bene. Ma passiamo al campo economico. Conviene economicamente avere delle navi nuove, moderne, ma costose, oltremodo costose, specialmente quando sono costruite nei cantieri italiani, i cui prezzi di costruzione sono molto più elevati di quelli di tanti altri cantieri? conviene avere delle navi nuove, per cui la quota d'ammortamento pesa fatalmente come una condanna di origine, come un marchio inestirpabile? o non conviene piuttosto servirsi di navi vecchie, comprate all'estero, sfruttabili fino all'ultimo anno, fino all'ultimo giorno di vita, che poi si possono sempre vendere come rottami di ferro o addirittura trasferire a marine più povere di quella italiana? non meglio, come si dice con linguaggio da topi, rosicchiare su tutte le spese d'esercizio, anziché accollarsi in partenza un onere che renderà sempre più pesante la gestione e aleatorie le sorti dell'esercizio stesso?

Sembra un nonnulla, onorevoli colleghi, ma dinnanzi a questi interrogativi si aprono due grandi direttive, che rappresentano la impostazione di due politiche marine diverse.

Coloro che dicono che conviene servirsi del naviglio vecchio, perché rende bene, guardano all'economia marinara come ad un fenomeno di carattere privato, come al capitolo di un libro la cui lettura è riservata a una ristretta cerchia di persone, e non come

ad un fenomeno di interesse profondamente collettivo cui sono collegati gl'interessi di tutta la nazione ed a cui perciò non può essere estranea l'azione dello Stato. Quando si afferma la necessità di creare nel paese una coscienza marinara, di sollecitare l'interessamento di tutti, di far adottare provvidenze specifiche, si dice indubbiamente una cosa giusta; una cosa, però, da cui bisogna trarre le dovute conseguenze: che cioè l'attività marinara non è un fatto privato, unilaterale, individuale, ma un fenomeno di carattere pubblico che dev'essere seguito e disciplinato dalla collettività, e quindi dallo Stato.

Sono, difatti, in giuoco problemi vitali: dal trasporto delle merci e delle persone alla raccolta di valuta estera, dalle possibilità di emergenza, che devono consigliare la preparazione di una flotta adeguata ad ogni evento, alla possibilità di una crisi che reclami l'intervento dello Stato. A proposito di crisi, io posso dire di averne sentito parlare da quando mi interessò di questa materia, e cioè da molti anni. Anche recentemente si temette l'avvicinarsi di una paurosa caduta dei noli: i noli però non sono mai andati a catafascio, e proprio ieri l'altro leggevo nel bollettino di una agenzia marittima, l'« Agemar », notizie preconizzanti una felice ripresa. Comunque, in definitiva, le crisi chi colpiscono? Colpiscono il naviglio meno attrezzato, più vetusto, meno economico, per cui, anche sotto questo punto di vista, per i sacrifici che il paese può essere chiamato a compiere, bisogna che il naviglio non sia in condizioni di logoramento e di usura, ma sia un naviglio valido, rispondente ai requisiti della modernità e della efficienza.

Non basta, insomma, guardare di alcuni fenomeni gli aspetti terminali, le manifestazioni parziali, come fa chi prima dà una impostazione privata ed individuale a questo settore dell'economia, e poi in alcuni casi (crisi, caduta dei noli, disoccupazione, ecc.) vede il lato nazionale, pubblico della questione, e reclama pubblici interventi.

Noi questo lato dell'utilità collettiva lo vediamo in partenza, e vogliamo che sia data unicità di direttive per non fare, come ha detto qualche giornale non certo della mia parte, un liberismo senza libertà e un dirigismo senza direzione.

Con questo che dico, onorevoli colleghi, non vorrei si pensasse che io qui venga, dopo che per varie volte ho avuto l'onore di parlarvi su questa materia, a proporre la nazionalizzazione dell'armamento. La nazionalizza-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

zione nel campo marittimo non potrebbe portare che a risultati sfavorevoli. I nazionalizzatori ad ogni costo sono spesso dei pappagalli, ed io ho detto frequentemente, e ripeto ora, che un armamento nazionalizzato sarebbe nel nostro paese inopportuno e controproducente, onde una quota assai cospicua di traffici deve continuare ad essere affidata al libero armamento, che fa bene, che ha fatto bene in moltissimi casi, che mantiene in vita una tradizione di coraggio e di lavoro, e che ha mostrato umana comprensione anche verso i lavoratori, come ne è prova il premio di avvicendamento che si continua a corrispondere ai marittimi.

Ma occorre che si verifichi un serio coordinamento e un'armonica collaborazione fra Stato e marina. Ecco il punto: guidare e sorreggere, disciplinare e aiutare, nell'intento di una maggiore efficienza e di un utile non solo privato, ma collettivo e nazionale. Questa è la politica d'un paese moderno. L'armamento non deve ricordarsi dello Stato quando ha bisogno d'aiuto, ma lo Stato non deve a sua volta ricordarsi dell'armamento soltanto quando gli occorrono taluni servizi o ne avverta la mutata utilità, o quando veda profilarsi una crisi e sia preso dalla preoccupazione di quelli che ne potranno essere i riflessi politici e sociali.

Per questo motivo, con tutto il riguardo verso il mio amico onorevole Cappa, non condividerei né nello spirito né nella lettera quanto egli ebbe a dire in Senato, discutendosi nell'aprile scorso questo bilancio, e cioè: « Dobbiamo tener conto che, data la scarsità di capitali che lamentavamo, dato l'alto costo del denaro, può essere conveniente, per determinate iniziative, provvedersi di navi a basso costo, che cioè consentano da un lato d'impiegare mano d'opera e dall'altro di esercitare dei traffici che il nostro paese, non ricco di capitali, diversamente non riuscirebbe ad esercire. Ad ogni modo, poiché questo traffico è fatto da armatori che vi impegnano denaro e vanno incontro al rischio dell'impresa, lasciamoli liberi di fare quel che credono meglio, incoraggiandoli a rinnovare il loro naviglio, quando economicamente questo miglioramento apparirà ad essi opportuno ».

Non condividerei questo concetto, perché ritengo che quello che è opportuno deve essere stabilito dallo Stato, dalla collettività, e precisamente dall'organo che presiede all'armonica collaborazione dell'armamento con la vita nazionale. Riterrei altrimenti di devolvere ad altri una funzione che non può

essere disimpegnata se non dall'organo centrale, cioè dall'organo governativo.

E allora la costruzione di navi nuove si impone. Avere navi efficienti è una necessità, ed è lo Stato che deve dire come e con qual sistema devono essere conseguiti questi fini, che non sono privatistici, ma di interesse nazionale.

Costruire navi: dove? Ecco l'altro problema. Credo, costruirle in Italia. Purtroppo, di questa singolare situazione dei cantieri italiani si parla da tempo. Rammento che l'onorevole Corbino, discutendosi la legge recentemente approvata nell'*omnibus* di leggi riguardante le petroliere, ricordava che dal 1885 i cantieri italiani erano stati sovvenzionati, incoraggiati, sostenuti dal denaro pubblico. E l'onorevole ministro, in un suo recente intervento (credo nell'atto in cui ha insediato una commissione che dovrà studiare alcuni problemi dei quali fra breve ci occuperemo), è andato ancor più a ritroso nel tempo e ha ricordato, se non erro, la legge Scialoja del 1866, cioè di epoca anteriore all'unificazione italiana. L'anno scorso, però, parlando di questo tormentato argomento, che torna e ritornerà finché non sia risolto per intero (e non si risolve certo in poco tempo), io ricordavo che vi era un precedente ancora più remoto, e ad onor nostro proprio meridionale, anzi napoletano: la cosiddetta legge delle « tratte » del 1816, la quale aveva stabilito di concedere un contributo di 12 ducati per ogni tonnellata di naviglio costruita nei cantieri del regno di Napoli e una notevole franchigia a quelle navi che avessero esportato o importato merci, ma che fossero state costruite nel territorio dello Stato.

Problema vecchio, dunque, che, per la verità, attraversò un momento di incertezza quando, addivenendosi alla unificazione italiana, questo sistema — dirò così — protezionistico dei cantieri si scontrò col sistema liberistico che ci veniva dal nord. Ma purtroppo il sistema dell'intervento statale (perché non è protezionismo, intendiamoci; il protezionismo ha tutt'altra natura e tutt'altra finalità), questo sistema dell'intervento statale finì col prevalere ed è ormai praticato da anni, come è praticato, del resto, quasi in tutto il mondo. Per cui vediamo che paesi i quali per tante ragioni avrebbero minore interesse dell'Italia ad impiantare ed esercitare cantieri, tuttavia costruiscono ed esercitano cantieri anche se la produzione è onerosa, perché un'industria chiave per la sicurezza del paese e per il suo sviluppo econo-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

mico non si può abbandonare per una questione solamente di costi, specialmente quando a questo problema sono connessi problemi economici e sociali di più ampio respiro.

Ma, per amor di Dio, non vorrei mi si attribuisse l'idea di fare del nazionalismo economico o dell'autarchia. Nemmeno per sogno! Dico, al contrario, che quando si tratta di industrie le quali si connettono a tante altre attività economiche e sociali non è possibile riportarsi al concetto del liberismo economico assoluto, né è possibile riferirsi solamente all'utile economico aziendale, ma è doveroso impostare il concetto di utile su un piano molto più vasto, su un piano che investa la collettività e soprattutto il campo del lavoro.

Vero è che tutte le varie leggi (lasciando stare Scialoja e la legge delle «tratte») che dal 1945 ad oggi sono state presentate ed approvate mirano a potenziare la nostra marina mercantile, ma è anche vero che a questo fine non sempre è corrisposto il mezzo adeguato. Ed anche sul fine non siamo sempre d'accordo almeno per quel che riguarda la sua interpretazione, perché queste leggi-tampone, che fino ad oggi sono state portate avanti, sembrano a molti una specie di male necessario che l'Italia deve patire, un fardello, una croce che deve essere sopportata, mentre bisognerebbe saper trovare la nota di equivalenza, la chiave del binomio naviglio-cantieri, che sono i due volti di una stessa necessità, le espressioni alterne di un medesimo interesse nazionale. Forse le due cose possono apparire separate e indipendenti guardando il fenomeno da un piano liberistico e individuale; non così quando si guardino da un punto di vista collettivo, pubblico, nazionale.

Vi è una disputa che si trascina da anni, una disputa inconcludente ed oziosa, che denota appunto la mancanza di una impostazione economico-sociale del problema, la disputa cioè se questi contributi dati dallo Stato per le costruzioni navali (e che, diciamo la verità, sono stati notevoli e molteplici, se si possano assommare, dal 1945 ad oggi, a circa 60 miliardi), la disputa, dicevo, se questi contributi devono essere considerati come elargiti a favore dei cantieri o a favore dell'armamento. È una disputa che, secondo il mio modesto punto di vista e l'impostazione cui ho accennato, non ha ragione di essere, ove si consideri unitario ed inscindibile l'interesse e del naviglio e dell'industria costruttiva navale. Non sia considerata l'assegnazione di lavoro ad un cantiere come una elemosina, come una munifica elargizione, perché i can-

tieri, fino a che vi sarà la utilità economico-sociale di averli (e questo ormai è conclamato da tutti i paesi civili), importano come conseguenza l'intervento pubblico, in funzione di una necessità che non può essere in nessuna maniera soffocata.

E allora che si deve fare? Si deve piegare supinamente la testa dinanzi alla situazione di maggior costo dei nostri cantieri? Tutti sanno che i cantieri italiani hanno prezzi di produzione più alti di quelli stranieri. Che cosa deve fare il paese? Deve continuare a pagare il maggior costo sotto forma di continue erogazioni? No, non è questo che deve fare. Esso ha un altro dovere, quello di ridurre le cause che determinano il maggior costo, in modo da adeguare quanto più sia possibile la nostra produzione cantieristica al prezzo di mercato. Noi sappiamo che questa differenza in più rispetto ad altri cantieri, per esempio rispetto a quelli inglesi, si aggira intorno al 45-65 per cento. È possibile contenere questa differenza, se non annullarla completamente?

Questo è a mio avviso il problema che lo Stato deve affrontare, e non, come pensano alcuni, lasciar correre le cose per la loro china e permettere acquisti e costruzioni dove che sia. Il compito dello Stato è quello di ridurre le cause di maggiorazione dei prezzi, ove, naturalmente, queste cause siano riducibili. E qui non vorrei ripetere quanto da tempo si va elaborando e che pare cominci, o possa cominciare, a dare dei risultati.

Tutti sanno quali sono le cause del maggior costo. Vi sono cause inerenti ai cantieri, e cause che sono loro estranee. Fra le cause inerenti ai cantieri, la prima, come è stato detto da numerosi scrittori, è il carico di lavoro, carico che si collega appunto a quel criterio unitario e organico di costruzioni di cui ritengo che vi sia stata sempre carenza nella politica marinara del nostro Governo. Il carico non pieno, il basso carico delle costruzioni è il primo fattore del maggior costo della nostra produzione cantieristica.

Vi è poi il prezzo della materia prima. La materia prima, secondo alcuni calcoli, incide nella misura di circa il 30 per cento nella costruzione di una nave. Di questo 30 per cento, qualche cosa che sta tra il 14 e il 17,50 rappresenta per noi maggiorazione di costo rispetto ad altri paesi.

Segue, in terzo luogo, la mancanza di standardizzazione, di tipizzazione delle nostre costruzioni navali. La tipizzazione di ogni costruzione, come si sa, riduce fortemente i costi.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Vi è, infine, lo scarso uso di elementi prefabbricati, i quali contribuiscono non poco all'economia dei prezzi.

Ora, questi quattro fattori, che riguardano direttamente i cantieri, possono essere notevolmente ridotti.

Lo scorso agosto l'onorevole ministro ha tenuto una conferenza stampa. Bisogna riconoscere che egli è un propagandista infaticabile della materia. Egli ha la speranza — che è un po' anche la mia — che questi problemi, apparentemente astrusi, finiscano con l'entrare nella coscienza collettiva e con l'interessare il pubblico, e non solo le poche persone che vivono dentro. In questa conferenza, l'onorevole Cappa fece numerose affermazioni e illustrazioni, e l'*Ansa* le completò con una nota nella quale riportò un brano del rapporto Stanford a proposito delle costruzioni navali. In quella nota si legge che per quel che riguarda il maggior costo della materia prima, cioè dell'acciaio e del ferro, è da sperare che prossimi, buoni risultati, potranno incidere favorevolmente.

Come ho detto, però, accanto a queste quattro cause che sono inerenti ai cantieri vi sono altre due cause le quali riguardano i settori dell'economia e della politica. Parlo del credito navale e del rispettivo tasso d'interesse, che dovrebbe essere ridotto ai minimi termini per dare ai costruttori la possibilità di approvvigionarsi di denaro senza appesantire le loro iniziative di un gravame che diventa soffocante per tutto il corso dell'esercizio, e tale rimane fino all'estinzione dell'obbligazione. L'altro fattore, strettamente statale, è, purtroppo, quello degli oneri fiscali.

A proposito del credito, nella nota dell'*Ansa*, di cui ho fatto cenno, io leggo delle osservazioni che gradirei non rimanessero solo osservazioni, ma diventassero materia di attuazione da parte del Governo. Leggo queste parole: «L'altro fattore, e cioè il costo del denaro, è di più difficile soluzione, se non altro per l'entità del problema del finanziamento, che investe qualche migliaio di miliardi. Ma, se teniamo conto del peso che attualmente risente la nostra bilancia commerciale per la convenienza di fare ricorso al mercato estero per l'acquisto di navi e per il peso dei noli e dell'assicurazione, ogni sforzo per cercare di superare questo ostacolo sarà ben accetto da tutta l'economia nazionale. Il problema, come abbiamo detto, sembra grave. Ma, riflettendo che l'ottantacinque per cento del potere produttivo cantieristico è nelle mani di imprese controllate dallo Stato, non dovrebbe essere difficile risolverlo, tanto più che l'at-

tuale maestranza non dovrebbe essere diminuita (anche se si dovesse ricorrere alla necessità di chiudere qualche cantiere non suscettibile di rimodernamento) ma solo trasferita. Quanto al credito, basterebbe seguire il concetto espresso dal ministro Pella alla conferenza stampa del 31 luglio 1952, e cioè cominciare con la istituzione di qualche sezione speciale, se non si vuole aumentare la pleora degli istituti di credito, da affidarsi a esperti tecnici dei problemi marittimi, che dovrebbero riguardare il credito non come smobilizzo di una ricchezza immobilizzata, ma come efficiente stimolo alla capacità dei singoli. Questo potrebbe essere un mezzo per richiamare l'attenzione del risparmio nazionale sul problema del mare (attenzione che in Italia è irrilevante anche in confronto di quelle nazioni che non devono dal mare trarre l'85 per cento dei propri traffici); richiamare quell'attenzione che è oggi necessaria per vincere lo stato di inferiorità dipendente dalla dura esperienza fatta nel passato recente, quando il risparmio si incontrò con il settore marittimo ».

So anche che l'onorevole Cappa, in un recente discorso col quale ha assegnato un incarico importante ad una commissione nominata da lui stesso, ha fatto cenno nuovamente a questo problema ed ha indicato anche delle soluzioni. Ma il problema ormai non deve essere solamente trasferito da una nota dell'*Ansa* al tavolo di una commissione, ma messo decisamente sul binario delle possibili, sollecite realizzazioni.

Onorevole ministro, ben so che molte delle cose ch'io vado dicendo sono superflue per lei, perché ella personalmente le accetta, le condivide, le propugna. Forse questo discorso dovrebbe essere fatto non soltanto, credo, al ministro della marina mercantile, ma ad altri rappresentanti della compagine governativa, i quali, quando si parla di marina mercantile, purtroppo sono tenacemente assenti. E così molte cose che qui dentro si dicono da quanti amano e conoscono il mare, bisognerebbe dirle a coloro che per varie ragioni, in questo campo, sono un po' duri di orecchio!

L'altro fattore, che non ha niente a che vedere con i cantieri, è il peso che gli oneri fiscali, e specialmente l'I. G. E., esercitano nelle costruzioni navali. Ho qui dinanzi a me la relazione di un tecnico di indiscusso valore, diligente e aggiornato conoscitore del traffico: la relazione che il senatore Corbellini ha presentato al Senato per questo bilancio. Egli a tal proposito scriveva: «Una analisi recentemente eseguita del processo

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

costruttivo attuale ha portato alla conclusione che sul costo di una nave, costruita con sani criteri economici e organizzativi secondo i metodi moderni della produzione, l'importo totale delle singole applicazioni dell'I. G. E. sui prodotti di sub-fornitura raggiunge in Italia circa il 12-14 per cento del costo totale della nave».

E in una nota molto importante il senatore Corbellini lamenta come per evitare questo pesante giogo si ricorra ad un espediente che risolve fiscalmente il problema, ma non lo risolve economicamente, vale a dire che i cantieri fanno un po' di tutto, producono cioè in senso verticale e non in senso orizzontale, il che, naturalmente, impedisce quella specializzazione e quella tecnicizzazione del lavoro che è notoriamente più economica. E infatti facendo un po' tutto, se da una parte ci si sottrae agli oneri fiscali derivanti dal trapasso dei manufatti, dal punto di vista della tecnica produttiva questi manufatti non possono essere a buon mercato e la produzione non può, per conseguenza, dare il rendimento che si desidera.

Anche su tutto ciò credo che sarebbe necessario non discutere più, ma operare, data la forte differenza di costo fra i cantieri italiani ed esteri, e la necessità di impostare un programma organico di lavori. Cosa che si è tentata, in parte, con una recente legge sul piccolo cabotaggio.

Ricordo che nel 1950, in occasione del mio primo intervento sulla marina mercantile dopo aver avuto l'onore di partecipare al Governo, misi in risalto come il piccolo naviglio italiano non fosse in gran parte che un vecchiume di tavole. Del resto, avevo già detto questo da sottosegretario in una tempestosa riunione alla camera di commercio di Rimini, suscitando una mezza insurrezione. Ma era la verità. Il piccolo naviglio, il piccolo cabotaggio, attraversano da tempo un periodo difficile per tante ragioni, ma soprattutto perché hanno un materiale nautico che in gran parte non risponde più alla economicità, alla velocità, alla struttura tecnica dei nostri tempi.

Bisognava rinnovarlo, e di questo finalmente si è tenuto conto. È venuta la legge, è stata approvata, ... ma non basta fare una legge per risolvere un problema.

Per la verità, ricordo che quando la legge venne in discussione non presi la parola, proprio per non attraversare in alcun modo quel progetto, ma avevo delle riserve da fare, perché temevo che esso non rispondesse alle esigenze che premono sul piccolo armamento.

Come tutti sanno, questa legge consente un contributo di circa 130 mila lire da parte dello Stato per ogni tonnellata di ferro che si costruisca, a condizione che il richiedente demolisca il suo naviglio in legno dalle 30 alle 300 tonnellate, e che tale naviglio abbia raggiunta una certa età. Però, siccome ogni nave da ricostruire non deve essere inferiore alle 500 tonnellate, e per avere il diritto al contributo bisogna demolire il doppio del tonnellaggio in legno, ne consegue che per mettere in cantiere una nave da 500 tonnellate occorre demolire una nave o un gruppo di navi che, unite insieme, ne facciano almeno mille.

La legge, da un punto di vista formale, è incoraggiante: è la legge dello svecchiamento, della rinnovazione. Io sarò lieto di sapere quali risultati abbia raggiunto e se stia incontrando il consenso dei piccoli armatori. Per quel che consta a me, napoletano e conoscitore di alcuni di essi, posso dire che parecchi, dinanzi all'abbandono da fare del proprio battello, e dinanzi alla necessità di unirsi per raggiungere il carico armatoriale di mille tonnellate, minimo necessario per ricostruire una nave in ferro da 500, hanno avvertito non poche perplessità. Posso sbagliarmi, e sarò lieto di sapere che tutto va per il meglio; me lo auguro. Ma non era forse la legge più adatta per dare una spinta alla ricostruzione, perché non teneva conto di alcune cose. E infatti al piccolo armatore, che demolisce la sua nave in legno per costruirne una in ferro, più moderna ed efficiente, ed a cui lo Stato concede un contributo di 130 mila lire la tonnellata, dovette anche dare la possibilità di procurarsi il denaro necessario per finanziare tutta l'opera. Il problema non era solo di concedere un contributo: il problema era anche quello di offrire la disponibilità dei fondi sufficienti a fare una nave nuova, magari con la partecipazione e il raggruppamento di vari armatori. Ma, come si vede, anche qui il problema del credito navale si fa sentire quanto mai urgente e imperioso. Ecco perché, onorevoli colleghi, concludendo questa parte, e sono quasi alla fine, la differenza dei prezzi di costruzione non deve scoraggiare. Bisogna che lo Stato intervenga per mitigarli e per sorreggere ogni iniziativa con l'appoggio finanziario, giacché le navi nuove servono a tutti, servono agli armatori e servono al paese.

Tutto sta a dare una impostazione di politica marinara ed a formulare un programma di costruzioni, perché, come ho detto, uno dei fattori del costo di produzione dei cantieri è rappresentato dal carico di lavoro. Se il carico

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

di lavoro è basso, se il carico di lavoro è parziale, è fluttuante, è frammentario, la spesa sarà maggiore; se il carico di lavoro sarà cospicuo e durevole, la spesa sarà fortemente ridotta. È un risultato che si può ottenere solamente attraverso l'attuazione di un ampio programma di costruzioni navali, programma, onorevole ministro, che ogni qual volta ho avuto l'onore di parlare, ho sempre invocato, e da tempo. Io sono stato, anche per rapporti di collaborazione, il sostenitore di quella legge 8 marzo 1949 che va sotto il nome di legge Saragat, ma bisogna riconoscere che essa ha rappresentato l'elemento preparatorio di un futuro e più completo orientamento marittimo, perché aveva carattere di urgenza e di precarietà e serviva a soddisfare indilazionabili esigenze del momento.

Quando invece, a oltre due anni di distanza, nel giugno del 1951, venne in esame alla Commissione dei trasporti l'altra legge, che stanziava 9 miliardi circa per integrare la legge Saragat, io espressi il mio disappunto con queste parole: « In Italia accade un fatto singolare: tutti parlano di politica marinara, dai maggiori responsabili a coloro che si occupano comunque della materia, però, quando si arriva alla impostazione concreta dei problemi, la politica marinara svanisce.

« Questa legge, purtroppo, è una toppa all'altra legge, la legge Saragat, che io ritengo sia stata una legge a carattere orientativo, perché non credo che essa abbia avuto lo scopo, nella intenzione di alcuno, di risolvere il problema della politica marinara. Ebbe la denominazione di legge-tampone, appunto perché aveva piuttosto carattere di soccorso immediato e, in un certo senso, proflava le linee di una futura politica marinara. Ma ci aspettavamo che ad essa seguisse una legge di vera e propria politica marinara, come la relazione ministeriale annunzia. Però, mentre l'annunzio riguarda un futuro indeterminato, praticamente questo progetto non fa che offrirci, se così è lecito dire, un'altra iniezione per lo Stato e per i cittadini ha un notevole peso, perché implica un contributo statale di circa 9 miliardi ».

Questo avveniva nel giugno 1951, e si diceva: state buoni, verrà presto il programma. Ormai siamo maturi per questo programma, e lo eravamo invero anche allora. Siamo maturi per un programma che rinnovi finalmente la nostra marina mercantile e che consenta ai cantieri, mercé l'opera dello Stato, di diminuire il costo di produzione. Ma in questo compito tanto arduo e importante anche l'ar-

mamento deve avere la sua parte, l'armamento che nei periodi felici ha ricavato miliardi. Secondo le ultime statistiche, il nostro armamento nel 1951 ha realizzato ben 280 miliardi di reddito lordo. Un armamento che nei momenti felici ricava miliardi deve impostare l'economia sulla base non solo dell'utile aziendale, ma anche dell'utile nazionale, devolvendo una parte al rinnovamento e all'ammodernamento della flotta, specie quando ad essa abbia contribuito lo Stato con il danaro di tutti i cittadini.

Lo stesso dicasi dei cantieri: la loro economia dev'essere volta a un utile nazionale, specie quando lo Stato abbia contribuito alla loro vita ed al loro sviluppo. Il danaro erogato non deve essere considerato come erogato perché si rimanga in una situazione statica, senza progresso e senza avvenire, ma diretto a stimolare i cantieri perché si migliorino, si perfezionino, si rendano più economici. In altri termini, occorre un criterio di reciprocità sia tra Stato ed armamento, sia tra Stato e cantieri, di guisa che non si creda che quello che viene dato dal pubblico risparmio e dal sacrificio dei cittadini sia una forma di elargizione o di favoritismo a questo o a quell'altro settore dell'economia.

Il maggior carico di costruzioni, secondo me, sarà il frutto di una impostazione programmatica, che in questo momento non solo si impone, ma è già tardiva, perché, dopo la legge Saragat, bisognava immediatamente addivenire a questo nuovo programma navale a lungo metraggio, che risolvesse il problema dell'armamento e quello dei cantieri.

Io immagino che il ministro soffra da tempo per dire: « È quello che stiamo facendo ».

Per verità, io mi permisi di fare quelle osservazioni (che erano mie, come di tutti coloro che guardano obiettivamente questi problemi), e cioè di reclamare la urgenza di un programma navale, subito dopo la legge tampone del 1949. Venne il 1951 e si disse: « Avrete il programma, per adesso approvate l'integrazione della legge tampone ». Poi è venuta la legge sulle petroliere del luglio 1952: altra legge tampone. E si disse ancora: « Verrà il programma ». Siamo alla fine del 1952, e che cosa è venuto? È venuta una commissione, la quale deve studiare ed elaborare (secondo la denominazione che si è letta) nuovi provvedimenti organici e continuativi per le costruzioni navali.

Dunque ella, onorevole ministro, dopo vari anni ha nominato una commissione; ed io democraticamente mi inchino dinanzi alla

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

commissione. Quando si hanno da prendere decisioni di una certa importanza, nulla di male che si ascoltino suggerimenti, consigli, indicazioni. Però, senza fare la questione — cui non voglio neppure accennare — se i componenti di essa appartengano a questa o a quella regione (sono tutte persone capaci, e ritengo che daranno un contributo utile), mi permetto di dire: « Non c'era il Consiglio superiore della marina mercantile, il quale proprio è formato di tecnici, ed ha funzione proponente e indicativa? ». Comunque, quel che abbonda non vizia — dice il vecchio aforisma latino; e voglio anch'io accettarlo.

Ma cosa deve fare questa commissione? Non so se, dopo un anno e mezzo o due che si annunciava questo programma navale, la commissione sodisfi. In ogni modo ella ha detto: « Io ho dato lavoro per due anni ai cantieri mercè la legge sulle petroliere, in questi due anni noi ci mettiamo a studiare ».

Badi, onorevole ministro, che, come ella sa da maestro, il tempo vola, e in questa materia impostare una legge non è niente; poi vi è tutto un processo di elaborazione, e tutto un dibattito, e tutta una preparazione da compiere, e due anni potrebbero falciare il terreno e non far trovare quello che occorre. Un termine, credo, si dovrebbe imporre, per sapere cosa deve fare e dire questa commissione.

Cosa deve dire? Ho letto il suo discorso d'insediamento signor ministro, come leggo tutto quello che ella dice e scrive — e non è poco! — perché ella è un propagandista della materia. Questa commissione dovrebbe « indicare le linee — così ho letto — per risolvere contemporaneamente i due problemi: quello del naviglio e quello cantieristico ».

Onorevole ministro, quella commissione, individualmente presa, è lo specchio di tutti i vari settori dell'attività marinara, e potrà dare certo buoni consigli. Ma le linee le deve fissare il Governo, le deve fissare lei, perché la politica marinara, come ogni politica, appartiene allo Stato. Qui non si tratta tanto di avere dei suggerimenti tecnici, anche perché suggerimenti tecnici in questa materia ve ne sono a iosa; qui si tratta di fissare una politica, e la politica marinara la deve fare il ministro. Per cui non voglio dire che la trovata della commissione sia stata un espediente dilatorio o — come qualcuno pretenderebbe — un modo per lavarsi le mani e cavarsela col dire: sta provvedendo la commissione. Ma è certo che la parola decisiva spetta al Governo, che credo abbia elementi sufficienti per potersi pronunciare e

per potere redigere un disegno che il paese attende da tempo.

Comunque, onorevole Cappa, la commissione dia pure il suo responso, ma speriamo che questa elaborazione non duri a lungo, che la materia cominci ad essere dibattuta un po' da tutti e che il Governo imposti la sua politica di rinnovamento e di ricostituzione funzionale, e non solo quantitativa, della nostra flotta, in modo da adeguarla ai bisogni della nazione.

Dopo di questo, vi è subito un altro problema da esaminare, quello del radicale riordinamento dell'armamento sovvenzionato, armamento che è strettamente connesso con quello libero. Non ho mai pensato che i due armamenti debbano essere contrapposti l'uno all'altro e considerati antagonisti in una gara di cui farebbe le spese la nazione. Ho pensato sempre che i due armamenti sono necessari: quello libero, perché svolge attività che non possono essere esercitate se non attraverso iniziative individuali, quello sovvenzionato (che è praticamente armamento nazionale) perché non è possibile che un paese marinaro come l'Italia non abbia una flotta di cui possa dirigere gli itinerari e, quindi, i rapporti internazionali.

Mi pare che anche ella, onorevole ministro, abbia pensato a ciò e abbia messo allo studio il problema della « Finmare ». Per verità, pensavo che qualcosa fosse già matura, ma stamattina sul bollettino di un'agenzia che spesso riporta notizie esatte del suo Ministero (l'« Agemar » del 22 ottobre) ho letto con rammarico: « Negli ambienti ministeriali non trovano credito le notizie secondo cui sarebbero a buon punto gli studi per la riforma della « Finmare » e delle « linee sovvenzionate ». Si dice che vi sarebbero dei contrasti, perché il Tesoro non condivide alcune vedute, e che il problema è ancora da esaminare ».

Mi pare che tutta questa materia aspetti da tempo una sistemazione. Navi nuove si stanno costruendo; abbiamo erogato dal 1945 ad oggi — come ho già detto — circa 60 miliardi con le leggi-tampone; altre navi si sono costruite: ma la misura è ancora esigua. È vero che la « Finmare » ha avuto una parte cospicua, ma essa, che contava nel 1939 un milione e 345 mila tonnellate di naviglio, pari al 40 per cento della flotta nazionale, oggi ne possiede meno di 500 mila, di cui solo 200 mila di nuova costruzione. Lo stesso onorevole ministro, nel suo discorso al Senato relativo al bilancio, ha riconosciuto che la « Finmare » si deve dedicare ai servizi di linea, e che ha bisogno ancora di naviglio. È per noi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

necessario migliorare parecchi servizi transatlantici e mediterranei, e specialmente dotar meglio le linee con l'Egitto e con la Somalia. E, mentre le quattro società di preminente interesse nazionale reclamano nuove costruzioni, si è pensato di fare la legge sulle petroliere!

Non voglio entrare un'altra volta nell'esame di quella legge, la quale mi pare che non abbia dato i risultati che ci si attendeva; non voglio polemizzare, sia pur benedetta quella legge, e che vengano le petroliere; ma, per carità, non fermiamo l'attenzione, soprattutto non concediamo il danaro pubblico solamente in un settore, e cerchiamo di distribuirlo nell'interesse collettivo.

L'*Andrea Doria* a giorni avrà ultimato il suo allestimento lussuoso e sarà messa in linea, e sarà una cosa che onorerà l'Italia. La *Cristoforo Colombo*, con la mole delle sue 27 mila tonnellate, è già in avanzata lavorazione sugli scali di Sestri Ponente. Proprio di questi giorni la motonave *Europa* ha fatto sfoggio della sua magnifica linea e dell'ottimo arredamento. Sono risultati che apprezziamo, che ci inorgogliscono; ma diciamo che non basta, perché vi sono linee, come quelle dell'oriente vicino e lontano, come quelle dell'Africa, specie dell'Africa del sud, come le stesse linee del Nord-Europa, che ancora esigono di essere integrate con naviglio adeguato e moderno.

Riordinamento della « Finmare ». Occorre, innanzitutto, un riordinamento finanziario. Non è più lecito stare alla legge istitutiva del 1936 in virtù della quale, per un naviglio che in gran parte è sotto il controllo, se non di proprietà, della nazione, si contribuisce prima con una sovvenzione, poi con una integrazione straordinaria di esercizio, e infine con la integrazione del dividendo nella misura del 4 per cento annuo, giacché una norma della legge istitutiva garantisce ai possessori delle azioni questo tasso annuo d'interesse. Tutte erogazioni le quali, come è stato osservato anche dal senatore Corbellini al Senato, hanno portato a degli esborsi ingenti, tali da raggiungere i 9 miliardi all'anno.

Ora, tutto questo deve essere riveduto. Un complesso azionario, che in massima parte è nelle mani dello Stato, non può importare la necessità di integrazioni di bilancio e men che mai di integrazioni di interessi. Sarebbe un dare e pigliare contemporaneamente, che non ha senso!

Occorre riordinare la parte strutturale della « Finmare », e questo ella lo sa, onorevole ministro, perché lo ha detto diverse volte; bisogna evitare che si formino comparti-

menti stagni, bisogna che la « Finmare » abbia una sua funzione e non sia una specie di dop-pione delle altre quattro società.

Ma bisogna soprattutto rivedere le linee. Quelle dell'America del nord, alle quali, per quanto sento dire, sarebbero prossimamente destinate l'*Andrea Doria* e la *Cristoforo Colombo*; bisogna rivedere le linee col medio oriente sulle quali l'*Esperia* non regge da sola; e soprattutto quelle con l'Africa orientale e con la Somalia. Ancora: bisogna rivedere le linee che non sono affatto efficacemente esercitate, del Sud-Pacifico e del Nord-Pacifico.

Vi è poi il grosso problema del Sud-Africa: si badi che quello africano non è solo un problema di politica estera, non è solamente un problema che riguarda quel continente, è anche un problema europeo, perché oggi tutti gli studi sono orientati verso la necessità di collegare l'Europa e l'Africa nella maniera più stretta, e non più sotto un legame coloniale, ma attraverso rapporti economici, di scambi e di traffici. Questo problema dell'Africa, noi vicini all'Africa, e che in molti punti abbiamo lasciato ricordi nobilissimi dell'attività dei nostri lavoratori e dei nostri imprenditori, abbiamo il dovere di risolverlo sul campo del traffico. Ora, secondo notizie, due navi sarebbero destinate a collegarci col Sud-Africa, che è forse la parte più ricca, vitale, moderna del continente nero: le navi *Europa* ed *Africa*. Però queste navi — curioso! — partono solamente dal settore adriatico, mentre il settore tirrenico viene estromesso. So che anche i « suoi » genovesi sono venuti recentemente a protestare, onorevole ministro; so che hanno protestato anche i napoletani. Certo è singolare che questi nostri porti tirrenici, che sono poi stati sempre i grandi porti del Mediterraneo, non abbiano la possibilità di collegarsi con quel continente col quale hanno avuto dall'antichità rapporti di lavoro e di amicizia. Sì, ho sentito dire ed ho letto (non so quanto sia esatto) che si sarebbe promessa un'altra linea di compensazione, una linea per l'estremo oriente, servita dal *Vittoria* e dall'*Asia*, le quali partirebbero dal settore tirrenico.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non è promessa, è già stabilita.

SALERNO. Bene, è stabilita. Però non è che una cosa compensi l'altra, non è che la compensazione elimini il primo problema. Il problema sussiste benché mi renda conto che molte cose non si possono neanche fare perché le navi non sono sufficienti. Onorevole ministro, il fatto certo è però che le linee vanno rivedute e che il riordinamento di esse,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

anche secondo gli interessi economici e turistici del paese, deve essere preso in considerazione.

E a questo punto, prima di terminare, mi sia permesso di dire poche cose, senza avvilire queste nobili discussioni che la Camera fa con questioni regionali. Ma qui il regionalismo non c'entra. Io voglio dire qualcosa sulle linee che riguardano il porto di Napoli. Naturalmente non mi faccio eco di tutto quello che molto spesso in tono polemico è stato detto al riguardo. Bisogna però rilevare che non è esatto che i problemi del porto di Napoli siano problemi soltanto napoletani: per un ministro della marina mercantile questi sono problemi nazionali (come lo sono anche quelli di altri porti, intendiamoci bene).

Non si tratta però di sollevare delle questioni specifiche, quella delle linee, per esempio, o quella del bacino di carenaggio, o che so io. No. Qui si tratta di un problema organico, unitario, si tratta della vita di un grande porto mediterraneo. È vero che alcuni di questi problemi sono di competenza del Ministero della marina mercantile, altri del Ministero delle finanze, altri di quello dei lavori pubblici: ma un organo di propulsione e di coordinamento occorre pure che ci sia, e questo organo non può essere che il dicastero marittimo, perché la burocrazia, l'amministrazione possono essere per necessità di cose o per fatalità divise, ma il mare e la vita marinara sono una cosa sola, e una sola è la fonte di attività, di rendimento, di lavoro che interessa Napoli e il suo retroterra. Or se così è, bisogna riconoscere che le esigenze sono molteplici: e vanno dalla installazione di una gru che sollevi pesi superiori alle 30 tonnellate, cosa che in un grande porto è normale e necessaria, alla sistemazione della darsena petroli, che faccia del porto di Napoli il porto del petrolio del nostro emporio marittimo, alla sistemazione del punto franco, che traduca la norma amministrativa che ne ha autorizzato la istituzione in un operante complesso tecnico-merceologico. E altre istanze potrei ancora formulare, ma mi limiterò a tre punti essenziali, contenuti d'altronde nell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare, e cioè: a) linee e scali; b) bacino di carenaggio; c) tassa passeggeri.

Come ella sa, onorevole ministro, furono assegnate con capolinea a Napoli due navi della società « Italia », il *Vulcania* ed il *Saturnia*, navi che seguono le rotte del Nord-America. È noto che la maggior parte del traffico di passeggeri e merci per quelle rotte ha per base Napoli. Leggo in alcune notizie che

sono a mia disposizione che circa il 70 per cento dei passeggeri e il 60 delle merci scambiate col Nord-America transita per il nostro porto, sicché due navi con capolinea a Napoli mi pare che siano troppo poche. Ma non è neanche questione di quantità, occorre almeno che queste due navi abbiano veramente come capolinea Napoli, e non siano costrette ad andare altrove, oltre che per le esigenze di bacino, per tante altre ragioni che potrebbero apparire pretestuali e chimeriche.

Vi è poi la questione delle linee celeri per il Sud-America: quattro navi: l'*Augustus*, il *Conte Grande*, il *Giulio Cesare* e il *Biancamano* vi saranno adibite, ma non faranno scalo a Napoli, nonostante che questo sia un grande porto del quale potrebbero servirsi numerosi emigranti. Mi pare giusto assegnare a Napoli qualche capolinea, o per lo meno fare in modo che tali navi vi facciano scalo ed impedire che questo grande centro sia tagliato dalle comunicazioni celeri col Sud-America. Lo stesso è a dire della linea mista per il Sud-America, la quale, per carenza di navi, escluderebbe Napoli dall'approdo, nonostante il suo apporto del 50 per cento circa del traffico con gli Stati sudamericani, e nonostante il forte contingente emigratorio che proviene dall'Italia meridionale e centrale. S'impone che negli itinerari di queste navi sia compreso lo scalo di Napoli, perché in tal guisa molti emigranti del Mezzogiorno troverebbero la possibilità di imbarcarsi non lungi dai luoghi di provenienza, senza essere forzati ad andare nei porti del nord, con spese e sacrifici non lievi. Non chiediamo elemosine né favori, chiediamo che ci si lasci il prodotto della nostra terra, starei per dire della nostra stessa miseria!

Sulle linee del Sud-Africa non ritorno, avendone già fatto cenno. Piuttosto richiamo l'attenzione del ministro sulla necessità di conservare a Napoli le navi più celeri per l'esercizio delle linee del Nord-Europa e che riguardano il trasporto di agrumi e in genere dei prodotti della nostra terra, in modo che essi giungano a destinazione in buono stato di conservazione.

Anche per il medio oriente bisogna essere vigili. Mentre dall'Adriatico parte per la linea Grecia-Cipro-Israele una nave moderna ed elegante come la *Messapia*, al quadrante tirrenico è stata lasciata la vecchia *Grimani*, che sosta a Napoli appena qualche ora, e la non meno vetusta *Abbazia* per la istituenda linea Mediterraneo-Grecia-Turchia. Occorrono navi più nuove, più decorose, più celeri. Ella vede, signor ministro, che non si avanzano

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

delle richieste regionalistiche, ma si invoca un giusto equilibrio e un senso di superiore obiettività da parte di chi dispone di questi traffici, e ciò nell'interesse generale della nazione.

Dopo il problema delle linee, una parola sul vecchio problema del bacino di carenaggio di Napoli. So perfettamente che si tratta di materia di competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma è evidente che il ministro della marina mercantile è più in grado di ogni altro di comprenderne la portata e di propugnare le nostre richieste. Il bacino di carenaggio di Napoli ha una storia più lunga e più dolorosa, si può dire, di quella del conte di Montecristo: se ne parla da tanti anni con tono drammatico, ma non si è trovato il modo di porvi la parola fine. Io mi limiterò a ricordare che già parecchio tempo fa, in seguito ad una mia interpellanza, fu assicurato che si sarebbe provveduto a costruire un bacino di 293 metri, con la riserva di provvedere in futuro a prolungarlo fino a 340, come sarebbe necessario per un grande porto pari a quello di Napoli. Allo stato però nemmeno i primi 293 metri sono stati ultimati. Occorrevano, per farlo, altri 360 milioni, ma questi milioni col tempo sono diventati 600 a causa dell'aumentato costo del materiale, sicché il denaro non si trova e il bacino, con tutta la letteratura romanzesca che si è venuta formando, non si completa neanche nella sua edizione minore, lasciando stare quella maggiore dei 340 metri.

Un'ultima cosa, onorevole ministro, ed ho finito: la stazione marittima. Il porto di Napoli, nonostante tante contrarietà, nonostante le devastazioni della guerra, ha avuto uno sviluppo, in quest'ultimo periodo, notevolissimo. Il senatore Corbellini, nella sua relazione al Senato, pur non avendo, credo, rapporti sentimentali con Napoli, e meno che mai elettorali, ha detto cose degnissime, ha riconosciuto che il nostro porto ha accresciuto il suo traffico del 50 per cento rispetto all'anteguerra e di circa il 40 per cento rispetto all'anno decorso, ammettendo che alla stazione marittima debba essere attribuito il prodotto della tassa passeggeri che invece va allo Stato. Io all'uopo ho presentato un progetto di legge non ancora venuto alla cognizione dell'Assemblea, con cui si propone che tale tassa sia incamerata dall'Ente autonomo del porto, e anch'ella, onorevole ministro, ammise la opportunità di questa richiesta quando, con suo decreto del febbraio 1948, stabilì che la tassa passeggeri fosse devoluta all'ente per le annate 1948 e 1949. Ora si chiede che la devoluzione sia permanente e

definitiva, ma la finanza (molto spesso si parla al ministro della marina mercantile, ma il discorso va ad altri rappresentanti del Governo), la finanza si oppone e dice che non si possono deviare per nessuna ragione gli introiti del bilancio dello Stato, quasi si trattasse di un donativo che si verrebbe a fare all'ente del porto di Napoli, o addirittura di una dolosa sottrazione a danno dello Stato. E non si tiene presente che l'introito della tassa passeggeri è riscosso dallo Stato proprio perché lo Stato dovrebbe provvedere alla gestione e alla manutenzione della stazione marittima. Ma una volta che tale compito è devoluto all'Ente autonomo del porto, è all'ente che questo denaro deve andare per raggiungere tali fini. È triste dover fare questi rilievi, che sono ovvi e perentori, ma non v'è altra possibilità per farli se non questa, non v'è sede più adatta di quella del bilancio della marina mercantile.

E concludo, onorevole ministro, questa parte alla quale forse ho potuto dare un ardore polemico dettato dall'amore che nutro per l'avvenire marittimo del mio paese e per quello della mia città. Anche lei, forse, porta nel sangue questo amore, perché noi siamo nati sul mare e i primi contatti della nostra vita li abbiamo avuti con questo elemento universale e sublime che è il mare, prima che con la stessa terra ferma. È per questa ragione che invociamo che sia impostato finalmente un vero programma ed aperto un avvenire alla nostra nazione. Senta, onorevole ministro, le commissioni, senta il Consiglio superiore della marina mercantile, senta tutti gli ispiratori che crederà, ma tenga presente che l'epoca dei tamponi è finita da tempo e che si impone un carico pieno di costruzioni navali, un pieno lavoro per i cantieri; occorre che lo Stato intervenga per rimuovere le cause che rendono gravosa la produzione, occorre riordinare l'amministrazione della « Finmare ». È questo un grande organismo controllato dallo Stato, deve essere perciò un esempio per tutti di economicità, di organica struttura, di perfetto funzionamento.

Qualche parola mi sia consentito dire per i lavoratori, portuali e marittimi. Nei confronti dei primi vi è stata una situazione alquanto bruciante a causa di un grave contrasto che si è risolto recentemente con un responso del Consiglio di Stato. C'era stata una sua circolare, onorevole ministro, emanata in virtù d'un articolo del codice della navigazione. I sindacati, o meglio le compagnie genovesi, credettero che essa fosse lesiva dei loro diritti e non

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

dovesse essere accettata. Il Consiglio di Stato si è pronunciato per la legalità della circolare.

Onorevole ministro, ho apprezzato molto quel che ella ha detto dopo il risultato di questa vertenza: non c'è una vittoria del Ministero, non c'è una sconfitta delle compagnie portuali. Parole nobilissime, che devono però essere accompagnate dai fatti. Le compagnie portuali vanno rispettate, come va rispettata la legge che le ha istituite, perché esse rappresentano nel mondo una conquista del lavoro. Anche le compagnie, però, devono liberarsi da certi impedimenti politici che non giovano al paese e alla categoria e non fanno rispettare la propria forza. Vorrei che, dopo questa contesa giudiziaria, fra organi del lavoro e Ministero si ricomponesse un clima di collaborazione e di simpatia, simpatia che è doveroso nutrire verso questi artefici preziosi del movimento marittimo e del benessere nazionale.

Per i lavoratori del mare molto è stato fatto. Non abbiamo ancora raggiunto i fini ultimi che sono nei nostri voti, ma una rivalutazione delle competenze e delle pensioni è stata compiuta. Quando la legge fu approvata in sede legislativa dalla Commissione trasporti della Camera, fu votato un ordine del giorno che ella, onorevole ministro, lealmente accettò, un ordine del giorno in cui si incitava il Governo, non a rivedere i suoi provvedimenti, ma a fare possibilmente di più e meglio, col concorso delle circostanze. Sono sicuro che questo sarà fatto. E a questo punto non posso non ricordare un nostro collega, che qui non è presente, ma che ci è caro nella cordialità e nell'amicizia, l'onorevole Giulietti, al quale mandiamo un fervido saluto, poiché anch'egli è stato un sostenitore appassionato di queste rivendicazioni. E i marittimi non possono che essere grati per quel che si è fatto e per quello che si continuerà a fare.

Termino facendo un rilievo: il relatore, che non ho mai nominato, perché è modesto e non voglio mortificarlo, onorevole Petrucci, ha esteso una esauriente e nobile relazione, una relazione nella quale anch'egli, da isolano qual è, palpita: non scrive solamente, sente. E ha parlato di tutti i problemi senza trascurarne nessuno, portando ovunque serenità, obiettività, acume, e proponendo la costituzione di un comitato interministeriale per la più organica valutazione dei problemi marittimi: or si faccia secondo i suoi dettami, o in altra guisa, certo è che una branca come quella della marina mercantile non può vivere isolatamente, ma esige, per svilupparsi, il concorso

e la collaborazione di quasi tutti i settori ministeriali.

Noi siamo grati all'onorevole Petrucci di aver compiuto questa nobile fatica, e gli siamo anche grati perché ha speso buona parte del suo studio a proposito di quella pesca della quale, per ragioni di tempo, non mi occuperò, ma che mi offre solamente l'occasione di poter dire che anche in questo campo parecchio si è fatto, e dare il dovuto merito all'onorevole sottosegretario Tambroni, che è stato attivo ed appassionato interprete delle esigenze di un settore che è marittimo e che, pur modesto, appartiene al mare e deve rimanere nella disciplina degli organi marittimi. Pesca per la quale si sono erogati, con una recente legge, 150 milioni per l'ammodernamento degli strumenti di lavoro e 3 milioni all'anno per contribuire all'interesse del credito peschereccio; somme però che dinanzi al gioco degli zeri, che ormai forma la matematica dei nostri tempi, sono veramente irrisorie. Io mi auguro che queste leggi abbiano più che altro carattere indicativo, e siano l'inizio di un maggiore sviluppo, il che sarà anche opera di comprensione degli altri settori ministeriali, sarà opera, appunto, di collegamento e di collaborazione.

Onorevoli colleghi, la verità è che dal 1945 ad oggi grandi passi si sono compiuti; ma vi è tutto un avvenire da percorrere. Gli eventi ci hanno permesso di fare questi passi, ma io confido che la volontà ferma degli uomini onesti ed amanti della pace ci permetterà di percorrere questo avvenire e di lavorare sempre meglio per noi e per i nostri venturi. Facciamo in modo che il nostro lavoro sia saldamente coordinato, che si proietti nel più lontano futuro, e che si gettino sin da oggi le basi di un edificio efficiente, solido, utile per il bene d'Italia. (*Applausi a sinistra, al centro e a destra — Molte congratulazioni*).

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

DUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro. Questo bilancio della marina mercantile che viene presentato all'Assemblea per la discussione e l'approvazione presenta un duplice interesse. Innanzitutto l'interesse intrinseco proprio dei documenti contabili, i quali esprimono in termini economici il lavoro che verrà concluso da un dato dicastero durante l'anno, e un interesse, a mio avviso, più importante, essendo questo l'ultimo bilancio di questa prima legislatura della Repubblica. Quello di racchiudere, in un certo senso, tutto il lavoro che si è svolto nell'importantissimo

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

settore mercantile navale durante un lustro, permettendoci, sia pure in rapida sintesi, di vedere che cosa si è fatto, che cosa si poteva e che cosa si doveva fare in questa branca dell'attività nazionale nell'interesse del paese. È una verità, purtroppo ignorata dalla maggior parte degli italiani, come la certezza della nostra disfatta nell'ultima guerra, che il popolo ha combattuto con il cuore avulso, abbia coinciso logicamente e fatalmente con la distruzione pressoché totale della nostra flotta mercantile.

Infatti la guerra non fu perduta con lo sbarco delle truppe alleate in Sicilia, ma fu perduta allorché, affondato l'ultimo convoglio, non vi furono più umili carrette, umili *tramps*, per mantenere i contatti con le truppe tedesche e le nostre truppe nell'Africa settentrionale, e vennero spezzati del tutto, o quasi, i collegamenti e i rifornimenti che per via mare giungevano ad un popolo di 40 milioni di affamati.

Questa verità, ripeto, purtroppo ignorata dalla maggioranza della nazione, è forse la ragione prima che spiega l'indifferenza della opinione pubblica per tutti i problemi del mare, ma che non può spiegare e tanto meno giustificare la carenza del Governo in questo settore. D'altra parte è una verità incontestabile che nessun settore economico e industriale ha subito tante perdite ed ha avuto tante distruzioni quante ne ha subite il settore marinaro mercantile, fino al punto da arrivare alla spaventevole cifra del 90 per cento. Infatti noi, al 1° gennaio 1940, avevamo una flotta che contava 3 milioni 420 mila tonnellate di stazza lorda di naviglio: aggiungendo alle quali le 382 mila tonnellate che furono varate, si ha un totale di 3 milioni 802 mila tonnellate.

Alla fine del conflitto noi ci ritrovammo con poco meno di 400 mila tonnellate di naviglio di stazza lorda, e se si vuole essere precisi con 380 mila tonnellate: un decimo esatto, come diceva poco fa l'onorevole Salerno, di quella che era stata la nostra flotta mercantile.

La situazione era veramente drammatica, per cui si presentava il dilemma: o risolverla, o rinunciare all'indipendenza economica della nazione e alla ricostruzione del paese.

Il problema, allora, non venne dai più compreso, non si apprestarono i mezzi, non fu, in sostanza, risolto. Di guisa che, nel 1948, allorché ebbe inizio questa legislatura che sta per morire, noi avevamo una flotta composta di relitti recuperati dal mare, di vecchie navi comperate all'estero di seconda mano

e delle famose *Liberty*, per le quali, onorevoli colleghi, non intendo spendere neppure una parola di intonazione polemica.

Cinque mesi prima che si iniziasse la presente legislatura, noi avevamo una flotta composta da 1 milione 850 mila tonnellate di vecchie navi. La nostra situazione economica, la nostra debolezza finanziaria, l'infelice politica instaurata, dubbi e incertezze circa il volume e l'indirizzo che avrebbero preso i traffici marittimi, dubbi e incertezze che d'altra parte non avrebbero dovuto esistere dati i noli elevatissimi del biennio 1946-47, possono in certo qual modo spiegare le incertezze del Governo senza giustificarle. Certo si è che all'inizio di questa legislatura tutti coloro che del mare si interessano, e si interessano dei suoi commerci e delle industrie che gli sono inerenti, tutti coloro che sanno quanto e come giochi nel settore politico, in quello economico e in quello sociale una marina mercantile, per una nazione come l'Italia, sperarono che il Governo si decidesse a prendere una linea di politica marinara, linea che sarebbe stata naturalmente discussa — io non voglio negare che forse sarebbe stata anche criticata — ma che, se non altro, avrebbe segnato un indirizzo in questo vitale settore dell'attività nazionale.

Tutti, senza eccezione, coloro che ai problemi del mare si interessano, compreso l'onorevole ministro, insieme con quella parte dell'opinione pubblica che per interesse, per comprensione, per studio, sa quale valore abbia il potenziamento della marina mercantile, tutti, ripeto, colleghi della Camera alta e della Camera bassa, si fecero a chiedere al Governo a gran voce l'adozione di questa politica e soprattutto che venisse redatto un piano organico preciso e completo per il rinnovamento e il potenziamento della flotta. Un piano organico che ci avesse permesso di assicurare alla nazione i rifornimenti più indispensabili di materie prime, di acquisire valuta pregiata e divise estere così necessarie per il nostro bilancio interno e la nostra bilancia commerciale, che avesse dato lavoro ai cantieri, che, in una parola, avesse risolto tutti quei problemi tra loro interdipendenti e tutti aventi origine dalle attività che si svolgono sul mare.

Il Governo invece non seppe fare di meglio — e qui a mio avviso non esistono i dubbi accennati dall'oratore che mi ha preceduto — che agevolare, sovvenzionare, spingere in una parola, la speculazione privata e i liberi armatori a comperare vecchie navi all'estero. Navi che in novanta casi su cento,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

essendo decrepite, erano di bassa velocità, di alto consumo, e quindi antieconomiche, e offrivano una scarsissima garanzia alla vita umana in mare; navi che non avevano, in fondo, che un solo requisito che faceva piacere all'armatore, quello di assicurare dei lucri fortissimi e di ammortizzarsi rapidamente, data l'elevatezza dei noli.

Con questo sistema noi ci siamo caricati, onorevole ministro, di oltre un milione di tonnellate di navi di questo genere. Da una nota parziale che mi è venuta tra le mani e che se volete posso leggervi, risulta che dal 1° settembre 1948 al 31 dicembre 1949, in poco più di un anno, furono comperate all'estero con le agevolazioni dello Stato oltre 40 navi per un tonnellaggio complessivo di più di 250 mila tonnellate. E naturalmente il signor Lauro viene primo nella lista con quasi 40 mila tonnellate di stazza lorda!

So bene quale è il ragionamento attraverso cui si vuol giustificare questo operato. Si dice: se un libero armatore compra una nave vecchia, lasciatelo fare, avrà i suoi motivi; la nave andrà piano, consumerà molto, ma avrà il pregio di avere un prezzo di costo vilissimo; e poiché questi mercati non si fanno altro che in momenti di noli crescenti o già elevati, queste navi daranno un lucro fortissimo, l'armatore privato investirà i capitali nuovamente, rinnoverà la flotta, ad ogni modo darà lavoro e imbarcherà dei marittimi che altrimenti sarebbero rimasti disoccupati. Quando poi, per caso, i noli dovessero scendere fino al punto da rendere antieconomica la gestione della nave, l'armatore manderà, come si manda la carta al macero, la nave alla demolizione già, completamente ammortizzata.

Ora, che questo ragionamento fili e sia logico per gli armatori io lo comprendo. Il libero armatore, come diciamo noi, l'armatore privato, non si preoccupa di quelle che possono essere le attrezzature e gli alloggiamenti per l'equipaggio, non si preoccupa della sicurezza che la sua carcassa può offrire ai naviganti: ciò che a lui interessa è che i guadagni siano fortissimi.

Ma che questa logica possa essere applicata ad un governo responsabile, e che questo governo giunga fino al punto di stimolare e sovvenzionare e agevolare queste compere all'estero, questo non lo comprendo, onorevole ministro. E, malgrado la sua abile oratoria, malgrado la sua sottile dialettica — la quale è molto fina, in quanto che a volta a volta si difende o attacca, minaccia o lusinga a seconda dei casi — ella non può, onorevole mi-

nistro, riuscire egualmente a convincere altro che chi già preconceputamente vuole essere convinto.

Noi abbiamo bisogno di una flotta giovane, modernamente attrezzata; una flotta sulla quale si possa contare per un massimo rendimento in qualsiasi evenienza; una flotta costruita secondo i dettami della tecnica moderna; una flotta la quale sia suddivisa nei tonnellaggi più adatti ai nostri bisogni; una flotta la quale abbia degli apprestamenti e degli alloggiamenti che rispondano, almeno, al minimo dell'igiene (poiché, infine, gli equipaggi non sono carne in piedi). Una flotta che abbia, soprattutto, questo requisito: nella dannata ipotesi di un conflitto, alta velocità, che è l'arma migliore per sfuggire all'insidia nemica.

Come ha fatto il Governo a sovvenzionare e a sospendere queste compere all'estero, mentre i nostri cantieri erano desolatamente vuoti e la disoccupazione inferiva, debilitante, fra le nostre maestranze? Come si può chiamare, questa, una linea politica?

Per giustificare tutto ciò, bisogna che il Governo abbia posto in non cale l'interesse della collettività, ed abbia dato la precedenza alla soluzione di problemi economici speculativi e particolaristici che avrebbero dovuto essere postposti alla soluzione di problemi sociali che interessavano tutta la nazione.

Con questo sistema, onorevoli colleghi, noi oggi ci ritroviamo con la flotta che abbiamo; e la flotta è questa: al 1° gennaio 1952 su 3.145.000 tonnellate di stazza lorda di naviglio avevamo (lo ha già detto l'onorevole Salerno) 973 mila tonnellate di navi che hanno più di trent'anni e 650 mila tonnellate di navi *Liberty*; cioè, oltre le metà della nostra flotta, una parte con un'età ultratrentennale, un'altra composta di navi di emergenza costruite durante la guerra, che richiedono e le une e le altre una rapidissima sostituzione.

E tutto ciò avveniva mentre i nostri cantieri, in quattro anni — dal 1° gennaio 1948 al 1° gennaio 1952 — non varavano che 225 mila tonnellate di navi, una media, quindi, di circa 56 mila tonnellate l'anno, un sesto del potenziale costruttivo dei nostri cantieri, i quali sono pure modernamente attrezzati.

Onorevole ministro, io non vorrei offenderla, ponendole questa domanda: il problema della ricostruzione, dello svecchiamento, del potenziamento della marina mercantile, si è imposto solo ed esclusivamente all'Italia?

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Voi mi insegnate che questo problema si è imposto a tutte le nazioni bagnate dal mare e non solo alle nazioni bagnate dal mare, ma, ad esempio, alla Svizzera che dal mare non è bagnata.

La differenza consiste nel fatto che i governi delle altre nazioni hanno valutato giustamente l'importanza del problema marinaro e l'hanno risolto o lo hanno già posto sul piano di risoluzione o l'hanno risolto in parte; hanno, in altri termini, agito in maniera differente da come hanno agito fino ad ora i vari governi De Gasperi. Badate che io non intendo, affermando questo, fare dei paragoni né con gli Stati Uniti né con la Gran Bretagna, né con i *Dominions*, né con la Francia, l'Olanda, il Belgio, la Norvegia, l'U. R. S. S., perché so bene ciò che voi mi direste: «Altre possibilità finanziarie». È vero, ma io potrei anche rispondervi, specialmente per quanto riguarda l'U. R. S. S., «ma anche un'altra politica». Facciamo pure il paragone con le nazioni vinte, scendiamo pure nel ruolo delle nazioni finanziariamente declassate e noi vedremo che la Germania, la quale al 1° maggio del 1952 aveva una flotta di un milione e cinquecentomila tonnellate, ha attualmente impostato sugli scali 450 mila tonnellate di naviglio che, badate bene, scenderanno in mare battendo bandiera tedesca. Vedremo che il Giappone, il quale alla stessa data aveva circa 1 milione e 700 mila tonnellate di flotta mercantile, aveva al 31 dicembre del 1951 impostato nei cantieri naviglio mercantile per 250 mila tonnellate. Navi anche queste costruite non per l'estero, perché batteranno tutte bandiera nipponica.

E non basta, mi pare che in una nota informativa dell'agenzia «Agemare» del 22 di agosto, se non erro, veniva riportato il programma di costruzioni navali esposto dal ministro dei trasporti giapponese, programma di costruzioni navali quinquennale, il quale comportava oltre le 295 mila tonnellate di naviglio già impostate nei cantieri, anche la costruzione di 10 navi da passeggeri e miste, ciascuna avente un tonnellaggio fra le 8 mila e le 10 mila tonnellate e la costruzione di navi da carico secco e di cisterne per un totale complessivo, insieme alle navi già accennate, di oltre 650 mila tonnellate.

Onorevoli colleghi, costruire 650 mila tonnellate in cinque anni vuol dire costruire ad un ritmo medio di 130 mila tonnellate all'anno. Ora, se l'Italia dal primo gennaio 1948 al primo gennaio 1952 avesse costruito tante navi nuove, solamente con la cadenza usata dal Giappone, noi oggi ci troveremmo

in altra situazione, con una flotta molto differente, con un tonnellaggio inferiore — non vi è dubbio — ma senza un cumulo di navi decrepite, le quali soprattutto hanno navigato per rimpinzare i portafogli dei vari Lauro.

Onorevole ministro, il fatto è che i governi degli altri paesi, di paesi vinti, anche nella disgrazia sono stati più seri, hanno saputo anteporre il bene della collettività ed hanno stroncato la speculazione privata, non hanno fatto collezioni di scarti e di rifiuti, come lo stiamo facendo noi; ma hanno guardato al futuro, hanno costruito strumenti di produzione e di lavoro moderni, non hanno ripiegato sulla politica che da cinque anni si adotta dal Governo dell'onorevole De Gasperi; politica che, a mio modo di vedere, è stata criticata, quasi senza distinzione, da tutti i settori del Parlamento...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*.
Escluso me.

DUCCI. ...ed anche da lei, onorevole ministro, quando, non sedendo su quello scanno, era meno ottimista e più obiettivo, meno loquace e più sincero.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*.
Dicevano che lo ero troppo.

DUCCI. Non importa. Questa, però, è la verità; ella ha capito subito dove andavo a finire.

Onorevoli colleghi, il primo provvedimento in favore della marina mercantile — anzi, a rigore di termini, si può dire l'unico, perché effettivamente è l'unico provvedimento, il quale dia i suoi frutti prima che questa legislatura muoia, poiché l'altro provvedimento, come vedremo, avrà i suoi effetti nel secondo semestre del 1953 e nel primo semestre del 1954 — il primo provvedimento preso in favore della marina mercantile è la legge n. 75 dell'8 marzo 1949, che io, per non dispiacere a nessuno, chiamerò la legge Cappa-Saragat.

Con questa legge sono state costruite 225 mila tonnellate di naviglio e più esattamente: 12 navi da passeggeri e miste, 13 navi da carico secco, sei navi-cisterna; tonnellaggio misero, come si vede, in proporzione ed in relazione ai fondi stanziati dallo Stato. Quella legge passerà alla storia, come diceva il collega Salerno, con il nome di legge-tampone; legge di cui è bene non andare a rivangare le vicende, ma che, ad ogni modo, fu con molta destrezza e buona grazia contrastata dai liberi armatori, i quali trovavano più convenienti e più redditizi i sussidi e le agevolazioni fiscali, per comprare navi all'estero di seconda mano, piuttosto che costruirne

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

delle nuove. Legge che, a quanto pare, non andò esente nella sua applicazione anche da interferenze e da divieti stranieri. Ad ogni modo questa legge ebbe un effetto — bisogna riconoscerlo — in quanto nel 1950, a seguito di essa, si impostarono navi per quasi il quintuplo del tonnelloaggio impostato nell'anno precedente, mentre nel 1951 se ne impostò soltanto la metà del 1950.

Questa legge fece nascere nel cuore di coloro che si interessano di cose marine la speranza che finalmente con questo provvedimento si iniziasse una legislazione organica ed armonica, cioè che quella legge fosse la prima di una serie di provvedimenti che avrebbero impostato in una maniera seria il nostro problema navale mercantile.

Ma la speranza durò pochissimo. Si dovettero aspettare quasi tre anni e mezzo prima che ci si ricordasse che esisteva una marina mercantile. Infatti, dalla legge dell'8 marzo 1949, n. 75, bisogna arrivare alla legge del 25 luglio 1952, n. 949, per trovare un secondo provvedimento riguardante la marina mercantile. Questa legge è quella che è connessa alla costruzione di 200 mila tonnellate (che stanno diventando quasi 300 mila) di navi-cisterna.

Questa legge, almeno allo stato di progetto, nacque con le gambe storte, come quelle dei cani: cosicché sia la Commissione che l'Assemblea dovettero compiere un'opera da ortopedico per raddrizzargliele il più possibile, opera di raddrizzamento che non fu accolta con eccessiva buona grazia dell'onorevole ministro, il quale credette opportuno sollevare polemiche sia personali che per interposta persona che non voglio ricordare, perché in questo caso è giusto il proverbio spagnolo secondo cui le parole e le piume sono portate via dal vento, mentre a me interessano i fatti.

A proposito di quella legge ho alcune domande da rivolgerle, onorevole ministro. La prima è questa: ella da vari mesi nei discorsi che pronuncia nelle cerimonie ufficiali per i vari delle navi (e mi dispiace che siano troppo pochi i suoi discorsi, perché troppo pochi sono i vari) e nelle altre occasioni in cui tiene delle conferenze divulgative dei problemi del mare, ed anche recentemente, quando ha insediato quella famosa commissione di studio per risolvere i problemi marinari, ha detto e ripetuto *ad abundantiam* che con la legge sulle navi-cisterna viene assicurato il carico completo di lavoro per i maggiori cantieri.

Questo problema va trattato in maniera decisa. A questo proposito ella, onorevole ministro, o dice il falso, ed affermo subito che ciò

non è vero, o vi sono persone che non hanno il senso della responsabilità. Prendiamo il caso dei cantieri del Muggiano di La Spezia: orbene, noi ci troviamo per quanto riguarda i loro dirigenti superiori di fronte ad una mentalità così arretrata, così antisociale da potersi definire, senza esitazione, pericolosa. A La Spezia, onorevole ministro, sta succedendo questo: il cantiere del Muggiano, che è già stato ridimensionato una infinità di volte, diede con esplicita dichiarazione della direzione la sicurezza alle maestranze che esse non sarebbero più state toccate, malgrado che il cantiere andasse avanti compiendo lavori che non erano all'altezza della sua importanza. Ora il cantiere si trova nella condizione di avere una cisterna di 12 mila tonnellate, già impostata, dell'ingegner Bibolini, una cisterna di altre 12 mila tonnellate già commissionata dai fratelli Chiarelli di Genova, ed una terza cisterna di altre 12 mila tonnellate...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Mica male il risultato della legge!

DUCCI. ... che è già stata, o che sarà ad ogni modo commissionata.

In questa situazione, non potendo negare che per il futuro non ha preoccupazioni circa il carico di lavoro, il primo gesto che ha saputo compiere, dopo che la vostra legge è entrata in vigore, è stato quello di licenziare 300 operai che avevano raggiunto i 60 anni di età, senza volerli rimpiazzare con giovani apprendisti.

Ora, per chi conosce la situazione in cui si trova la provincia di La Spezia, tutto questo è semplicemente pazzesco. Noi abbiamo una popolazione di 240 mila abitanti e 24 mila disoccupati, e non possiamo, nella maniera più assoluta, permettere che si aumenti di una sola unità la disoccupazione. La corda è troppo tesa, e se domani si dovesse spezzare non sarebbe colpa nostra. La responsabilità — è chiaro ed è evidente — ricade su questi dirigenti, i quali non hanno assolutamente una idea netta e precisa di quali siano i doveri sociali e i doveri di carattere nazionale di chi dirige stabilimenti importanti.

FARALLI. La responsabilità è dei dirigenti dell'I. R. I. ! Bisogna licenziare loro !

DUCCI. Siamo d'accordo !

Una seconda domanda, onorevole ministro, vorrei porle, ma non vorrei che ella mi rispondesse con quello che i francesi dicono un *fin de non recevoir*, non vorrei che mi dicesse che ella non è il direttore o il presidente della « Finmare », che queste cose le devo andare a chiedere al dottor Manzitti e all'ingegner Bonino. Ella ha visto, onorevole ministro, come si è svolta la votazione sulla

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

legge n. 949 riguardante le cisterne, e come — diciamolo pure — si sia appalesata chiaramente la volontà dell'Assemblea: non solo che la « Finmare » si interessasse a questa gara al ribasso, ma che approfittasse di questi fondi per costruire delle petroliere.

La domanda è questa: costruisce almeno una petroliera la « Finmare »? La ringrazio, onorevole ministro, in anticipo della risposta che sarà per darmi.

E, giacché per incidenza è venuto in ballo il nome della « Finmare », è opportuno dire poche ma chiare parole a proposito di questo istituto. L'industria armatoriale in Italia viene esercitata da due gruppi: un gruppo di preminente interesse nazionale che riunisce le società che sono sovvenzionate dallo Stato, il cosiddetto P. I. N., e l'altro gruppo che viene invece chiamato dei liberi armatori (perché si chiamino così io non ho mai capito: a meno che non sia perché hanno la libertà di fare i loro interessi infilando troppo spesso le mani nelle tasche dei contribuenti per prendere sussidi ...). Ora fra la « Finmare », che raggruppa le società di preminente interesse nazionale, e questi liberi armatori, ha voglia l'onorevole Salerno di dire che non c'è dissenso, c'è sempre stato un antagonismo, un conflitto più o meno palese, più o meno occulto, ma che è sempre esistito e che in un modo o nell'altro — sono io il primo a dirlo — deve cessare.

A questo proposito, onorevole ministro, io ritengo perfettamente inutile perdere tempo come invece tanti fanno, a calcolare se ella sia favorevole o contrario alla « Finmare ». Mi sembra che il problema non ne valga la pena. Se i dovesse giudicare dal suo comportamento, cioè dalla maniera *ab irato* con cui ella risponde quando questa accusa le viene fatta (ed io esplicitamente non gliela ho mai fatta) bisogna ritenere che si coglie nel segno; ma non può essere questo un indizio sufficiente per poter senz'altro assicurare che il ministro della marina mercantile è un nemico della « Finmare ».

Vi sono considerazioni molto più importanti da fare; questa soprattutto: tutta la vostra stampa e anche lei, onorevole ministro, da almeno un semestre, andate ripetendo che per la fine dell'anno la marina mercantile italiana avrà raggiunto e, sia pure leggermente, superato il tonnello di prima della guerra. A parte il fatto, dato per pacifico, che ciò avvenga, a parte che questo non costituisce proprio la riprova che il Governo si sia dato da fare per il potenziamento della flotta, ella sa meglio di me, onorevole ministro, che vi

sono tante maniere di dire il falso: una è quella di non dire tutto il vero, e l'onorevole Salerno glielo ha già fatto presente. È inutile dire che alla fine del 1952 noi avremo il tonnello del 1940; ciò conta poco. Basterebbe farle presente che una nazione che è in crescita di popolazione continua e costante non può più avere dodici anni dopo lo stesso tonnello che aveva dodici anni prima...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Siamo d'accordo.

DUCCI. (Vedrò che ci troveremo d'accordo su molte cose). ...senza tener conto dell'elemento qualità...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. D'accordo anche su quello.

DUCCI. (Ho paura che andiamo troppo d'accordo questa volta). ...che è quello che è. La vostra stampa, soprattutto, ha affermato questo; tanto che ad un articolo di fondo sul *Popolo* di Aldo Spada che portava questi dati come segno del grande interessamento del Governo per la marina mercantile risposi esponendo queste ragioni. Ad ogni modo la vostra stampa e lei date per certo questo ritorno al tonnello anteguerra.

Orbene, prima della guerra, quando si aveva quel tonnello, il 40 per cento di esso era controllato dalla « Finmare ». Oggi la « Finmare » non controlla più che il 16-17 per cento del naviglio italiano. Quando ci decidiamo, signor ministro, a riportarla almeno alle proporzioni dell'anteguerra? Ella mi accamperà le solite difficoltà finanziarie, ma i fondi per tanti altri impieghi più che discutibili vi sono.

Circa la Finmare, io feci un intervento in sede di discussione del bilancio della marina mercantile dell'esercizio del 1950, e le parole che dissi allora potrebbero in buona parte essere ripetute anche oggi. « Il problema della Finmare — dissi, fra l'altro — è un problema di uomini, di sistemi e di capitali, ma, soprattutto, è un problema di volontà. Oggi la Finmare — aggiunti — è disgraziatamente appannaggio di una decina di personaggi i cui nomi sono conosciutissimi: questi signori, oltre tutto, non vanno neppure d'accordo fra di loro e considerano la Finmare come un condominio nel quale si alternano alle leve di comando ».

In verità qualche cosa si è fatto nel frattempo: per esempio, si è nominato un nuovo presidente, il dottor Manzitti, uomo molto lontano dalle nostre idee politiche, ma al quale riconosciamo energia e capacità sufficienti per riportare l'organismo alle sue funzioni primitive e per potenziarlo. Senonché si ha la strana impressione che la sua opera venga

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

insabbiata e che la volontà di coloro che, almeno apparentemente, sono stati messi da parte sia ancora in grado di impedire un'opera di vera ricostruzione e di vero ridimensionamento.

Insomma, signor ministro ed onorevoli colleghi, per quanto riguarda la Finmare in particolare, e tutta la nostra marina mercantile in generale, in questi cinque anni non si è presentato un progetto di legge veramente serio e tale da far pensare a una risoluzione fondamentale del problema. L'unico tentativo veramente serio è costituito dalla proposta di legge di iniziativa del senatore Roveda. So bene che ogni mia parola in proposito sarà accolta da prevenzioni non tanto di ordine tecnico quanto di natura politica; ciò non toglie che l'unico piano serio di ricostruzione sia stato questo in 5 anni. Che ciò sia vero, lo riprovano le parole pronunciate l'anno scorso dall'onorevole Salerno, le quali non possono essere inficiate per ragioni politiche, come le mie. Egli ebbe in proposito a pronunciarsi così: « Ho letto, come avranno letto tutti, il piano di ricostruzione navale contenuto in una proposta di legge di iniziativa parlamentare del senatore Roveda. È un piano che può essere discusso per la realizzabilità in vari punti, ma è un piano che ha una linea organica che porta logicamente ad una conclusione, che possiede una sua coerenza e nel quale si dice: costruiamo un certo quantitativo di navi e facciamolo costruire non a briciole.

Come vedete, le parole pronunciate dall'onorevole Salerno, che non fa parte della opposizione, confermano come in realtà solo il disegno di legge dell'onorevole Roveda abbia posto veramente il problema della ricostruzione della nostra marina mercantile.

Vorrei ora, prima di passare agli altri settori, fare qualche considerazione riassuntiva su quanto fino ad ora ho esposto. Abbiamo una flotta mercantile eccessivamente vecchia, che va urgentemente rinnovata. Se per il passato nello svecchiamento della flotta mondiale, gli altri hanno adottato un ritmo lento ma sempre superiore al nostro oggi ci si è sveltiti anche nei paesi vinti; il ritmo di svecchiamento della flotta mondiale si è accelerato enormemente. Basteranno pochi dati a convincercene. Il 31 dicembre 1951 le navi in costruzione nel mondo, di stazza superiore alle cento tonnellate, erano le seguenti: Stati Uniti 562 mila tonnellate, Inghilterra 2.357.000...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. L'Inghilterra costruisce anche per altri Stati.

DUCCI. Per i *dominions*, onorevole ministro.

La Francia ha 472 mila tonnellate, la Svezia 312 mila, il Giappone 294 mila, la Germania 429 mila, noi solo 275 mila tonnellate.

Come vedete, se fino ad ora il ritmo di svecchiamento è stato lento, ora esso ha preso una cadenza molto più celere. Noi non possiamo andare avanti con questo sistema, con questi provvedimenti sporadici e slegati, non possiamo ricordarci solamente ogni 3 o 4 anni di avere una marina mercantile. È indispensabile stabilire un programma organico e attenersi a quello, anche perché la nostra flotta non è solamente vecchia, ma è anche raffazzonata, non è omogenea, non risponde ai nostri bisogni e agli indirizzi della tecnica navale moderna.

L'aumento del tonnellaggio va di pari passo con l'aumento continuo della velocità. Ora noi abbiamo 1.300.000 tonnellate di naviglio che hanno un tonnellaggio lordo fra le 6 mila e le 8 mila tonnellate, attrezzatura non rispondente alle nostre esigenze e troppo inferiore a quella degli altri paesi. Sono per buona parte, onorevole ministro, le *liberty*, che incominciano a pesare e che spiegano perché il loro prezzo è in continuo ribasso. Abbiamo una flotta che è in gran parte troppo lenta. Se nel settore passeggeri ci difendiamo ancora, nel settore del trasporto delle merci non ci difendiamo più.

CAPPA. *Ministro della marina mercantile*. Non è vero: siamo il paese che ha il minor numero di navi in disarmo.

DUCCI. Io fornisco dati precisi. I moderni *tramps* hanno una velocità che raggiunge perfino i 16 nodi e le cisterne arrivano anche 18 nodi. Ora noi non abbiamo che un terzo della nostra flotta che supera le 12 miglia. Questa è verità che ella non mi può smentire. Ma purtroppo, nella maggioranza di quelle navi che sono state comprate dall'estero, non si arriva neanche a 8 miglia. Questo significa, onorevole ministro, che, mentre gli altri caminano, noi stiamo fermi. Purtroppo l'Italia, malgrado che sia un paese marinaro, non ha — voi lo sapete — una coscienza marinara. Ma bisogna formagliela, e certo non è l'opera del Governo, se così continua, che può formagliela.

Ma vi dicevo che i problemi della marina mercantile sono vasti e complessi. Vi è un problema, quello della pesca, che è importantissimo per noi e che bisognerà pure una volta o l'altra decidersi ad affrontare nei suoi due rami ben distinti: la pesca oceanica

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

e la pesca costiera. Siamo un paese con 7 mila miglia di coste, che consuma *pro capite* una quantità di pesce fresco pressochè insignificante: in proporzione, anzi, consumiamo una quantità maggiore di pesce secco. Possiamo continuare a dare all'estero le decine di miliardi che gli diamo? Bisognerà ben provvedere! Dall'esame del bilancio non appare l'esistenza di un piano organico che favorisca l'incremento della pesca con opportuni provvedimenti.

Nel presente esercizio sono stati stanziati per la pesca 8 milioni (mi pare), come per l'esercizio precedente. Ci si domanda a che cosa devono servire questi 8 milioni, quando un motopeschereccio di soli 80 cavalli costa 14 milioni! In questo settore è necessario attuare il più rapidamente possibili diverse riforme. Bisogna sostenere le cooperative di produzione, bisogna potenziare (ma veramente, non solo a parole) il credito peschereccio, bisogna impedire la pesca di rapina e di frodo, bisogna richiamare l'attenzione della Camera sulle annose e tuttora insodisfatte rivendicazioni del movimento cooperativo. Bisogna andare incontro alla esigenza di migliorare ed estendere i benefici previdenziali, assistenziali e assicurativi a tutti i pescatori. Bisogna riconoscere il diritto alla gestione del mercato ittico ai produttori associati. Bisogna operare una revisione nel campo fiscale nel senso più favorevole alla cooperazione. Si fanno tassazioni tali, onorevole ministro, che credo siano giunte anche alle sue orecchie, poiché anche lei è di un paese di mare, e credo che i pescatori di Savona e della riviera di ponente abbiano espresso, direttamente o indirettamente, le loro lamentele, perché il fisco non guarda in faccia a nessuno e colpisce in maniera che talvolta bisogna definire o pazzesca, o ridicola.

Certo è che anche in questo settore non si può continuare con la politica che fino adesso si è adottata. Bisogna decidersi veramente a fare qualche cosa, ma a farla seriamente e non in modo sporadico, a farla secondo una linea di principio, seguendo un nesso logico, sapendo di dove si parte e a quale effetto si vuole arrivare.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CHIOSTERGI

DUCCI. Un altro problema, onorevole ministro, bisogna riprendere (dico: « riprendere » e non « prendere ») in considerazione, ed è quello delle pensioni ai marittimi.

Onorevole ministro, ella ha accettato — ed ha fatto bene — l'ordine del giorno votato all'unanimità dalla VIII Commissione e da me stilato, che così suona: « L'VIII Commissione della Camera dei deputati, constatato che le disposizioni che regolamentano il trattamento economico e normativo della previdenza marinara non soddisfano interamente le legittime istanze della gente di mare, approva il disegno di legge e raccomanda al Governo di studiare ulteriori provvedimenti che comportino i miglioramenti con la presente legge introdotti nell'ordinamento della previdenza marinara ».

Ella, signor ministro, si è impegnata a rivedere questa legge e bisogna rivederla con urgenza perché è urgente porre riparo a quelle ingiustizie e a quelle insufficienze che emergono *ictu oculi* dalla lettura della legge. Bisogna, onorevole ministro, perché questa legge non è altro che un primo passo, così come ella stessa ha riconosciuto, venire ad un aggiornamento delle tabelle delle competenze medie e adeguarle alla retribuzione dei marittimi; bisogna eliminare quell'anno di navigazione nell'ultimo decennio sia per la pensione diretta ...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Erano tre, e li abbiamo ridotti a uno.

DUCCI. Ma anche un solo anno esclude una massa di marittimi veramente imponente.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Fanno un altro mestiere.

DUCCI. Ella comprende che, se anche lo riducesse a mezzo, non raggiungerebbe l'effetto. Bisogna toglierlo completamente. Bisogna altresì elevare il trattamento di pensione a favore dei marittimi infortunati o inabili per malattia contratta per causa di servizio; bisogna elevare il trattamento di pensione a favore delle vedove che con questa legge non hanno avuto alcun miglioramento. Ella sa meglio di me, onorevole ministro, che anzi, ad un certo momento, facendo i conti, le vedove avrebbero dovuto restituire un centinaio di lire applicando la nuova legge.

Quindi, anche questo problema è urgente che sia riveduto.

Poi bisogna considerare utile, ai fini della pensione, il servizio militare con destinazione a terra senza le limitazioni imposte ora dalla legge. Così facendo, si darà finalmente soddisfazione a quella classe di naviganti a cui la nostra Italia deve tanto. Ella sa che questa gente merita che sia fatto quello che ci si propone di fare. Merita anche di più di quello che io propongo, ma tengo conto delle condizioni della nostra finanza.

In realtà — diceva bene l'onorevole Salerno — molte speranze e molti proponimenti sono

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

venuti da parte sua, bisogna riconoscerlo. Noi abbiamo questa impressione: che, per esempio, la legge del 1952, che riguarda la costruzione delle cisterne, se la si è avuta è stato per il suo continuo insistere e per le pressioni esercitate dai liberi armatori, più che per la comprensione del Governo di quale fosse realmente la situazione dei nostri cantieri e di quali siano le necessità della nostra marina mercantile. Come vede, io do a Cesare quello che è di Cesare.

Le dirò di più, onorevole ministro. Ella ha detto, in uno dei suoi ultimi interventi, che io sono una specie di Bastian contrario, che trova che tutto quello che è stato fatto è stato fatto male. Ciò non è esatto: io mi sono sempre lamentato che non sia stato fatto nulla, e mi pare che non si abbia intenzione di far nulla. Ma se voi farete qualche cosa, non è detto che noi non possiamo fare il pezzo di strada più importante insieme.

Noi vogliamo la ricostruzione, il potenziamento e lo svecchiamento della nostra marina mercantile; volete voi la stessa cosa? Noi vogliamo che i fondi necessari vengano messi a disposizione dal Governo; volete voi la stessa cosa? Fin qui possiamo andare insieme. Dove la nostra strada indubbiamente divergerà sarà quando si tratterà di destinare questi fondi. In ipotesi, onorevole ministro, ella sosterrà che siano dati ai liberi armatori; e noi sosterremo che si potenzi la « Finmare ». Ma fino a un certo punto i nostri sforzi possono confluire. Solo da questo punto in poi i nostri sforzi, probabilmente, potranno divergere. Ma ella comprende che il tratto di strada più importante è il primo, quello di trovare i fondi. Poi discuteremo sul modo di spartirli.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*.
Quella fatica la lasci a me...

DUCCI. Non credo che la lasceremo a lei. Anzi, credo che le nostre vie diverranno completamente separate l'una dall'altra e forse assumeranno direzioni contrarie. Ma fin lì possiamo trovarci insieme. Non è, quindi, ch'io non trovi ben fatto quello che fate. Trovo che non fate nulla, e che finora, non avendo fatto nulla, avete fatto del gran male. Questa è la verità. Io non ne faccio colpa a lei né ai ministri che l'hanno preceduta. Anch'essi, bisogna riconoscerlo, hanno fatto quello che ella sta facendo, tutto ciò che era possibile. Ma quando vi è l'incomprensione del Governo, senza possibilità che essa subisca una flessione, e quando la capacità di intendere l'importanza di certi problemi manca, allora tutto è inutile. Queste sono le vere ragioni per

cui io sono, come si dice, il Bastian contrario. Ma non creda il Governo di riuscire con la sua incuria, la sua indifferenza, i suoi errori a togliere dalla mente e dal cuore di tanti italiani il richiamo del mare. Non può riuscirci.

In una nazione come la nostra, dove milioni di persone rivolgendosi alla terra per avere un pane se lo sentono negare, molto spesso perché l'egoismo e la rapacità umana non rendono abbastanza fertile questa terra, e qualche volta proprio per l'ingratitudine della natura; in una nazione che ha una popolazione che cresce costantemente e che quando si rivolge a chiedere il sostentamento alla terra questa glielo nega e non sa indicargli altra via che l'esilio e il noleggio della propria mente e dei propri muscoli allo straniero; è fatale che il richiamo del mare sorga istintivo e prepotente con il fascino dei suoi commerci, delle sue industrie ed anche delle sue avventure: il fascino di questo mare, il quale è una fonte inesauribile di lavoro e di benessere; che sono i due elementi costitutivi della dignità e della libertà umana, mete supreme a cui tendono disperatamente milioni di italiani, mete supreme a cui giustamente non possono e non vogliono rinunciare. (*Vivi applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

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

MAZZA. Evidentemente la bonaccia che sovrasta tutti noi in quest'aula mi consigliava di rinunciare alla parola. Ma poiché sono un ottimista per natura, il pessimistico discorso dell'amico Ducci mi ha viceversa spinto a intrattenere brevissimamente l'Assemblea.

Io, invece, onorevole Ducci, voterò a favore del bilancio della marina mercantile.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*.
Ma anche l'onorevole Ducci voterà a favore...

MAZZA. E sono lieto di farlo, perché proprio nel discorso dell'onorevole Ducci ho trovato gli elementi che mi hanno indicato questa decisione. Infatti, il fatto che egli accusi il Governo e il ministro della marina mercantile di non essere riusciti a provocare un incremento del tonneggio della marina mercantile significa che egli riconosce che si è riusciti a pareggiare la situazione dell'anteguerra. L'onorevole Ducci commette però il piccolissimo errore di dimenticare che milioni di tonnellate di naviglio italiano finirono in fondo al mare e che in questi anni sono stati ricostituiti dalla volontà dell'armamento, dalla capacità della nostra marineria, per la comprensione del Governo,

con la piena solidarietà del Parlamento che ha sempre saputo dare un impulso rapido all'approvazione di tutte le leggi che, dal ministro Cappa o da altri ministri che lo hanno preceduto nella direzione della marina mercantile, gli furono inviate.

Non mi dilungherò perché non ritengo di dover ricominciare dalla storia delle repubbliche marinare, dalle ottomila miglia di coste. Non ritengo di dover parlare qui ancora una volta — e l'ha fatto con tanta bonomia napoletana il collega Salerno poco fa — della legge Saragat-Cappa, della seconda legge per le costruzioni, dei provvedimenti per la pesca, della legge per le demolizioni, della riorganizzazione dei servizi, del premio di avvicendamento, che sempre è stato mantenuto ai marittimi che con un nobile esempio di solidarietà si alternano al lavoro sulla nave. Né mi dilungherò a parlare dei provvedimenti in favore dei cantieri ottenuti con la suddetta legge Saragat, e con l'ultimissimo provvedimento per la ricostruzione del naviglio cisterniero.

Io desidero soltanto esprimere qui al ministro della marina mercantile la gratitudine dei vecchi pensionati, per i quali finalmente il sole può sorgere ancora. Perché la legge — che fu iniziata nello studio dall'amico Salerno, che fu con affetto continuata dall'onorevole Tambroni e che dal ministro Cappa è stata voluta ed imposta contro ogni manovra e incomprensione — è riuscita a dare a quei vecchi marittimi una posizione di resistenza contro la vecchiaia e contro la miseria.

È evidente però che anche io chiedo questa sera al ministro di voler rimediare a quelle che sono le insufficienze involontarie determinate per i singoli dal meccanismo della legge; anche io ricordo al ministro gli orfani, le vedove, che per aver avuto i mariti morti al servizio della patria, militarizzati sulle navi, non hanno potuto avere quella pensione che i mariti avrebbero potuto lasciare ad esse se avessero potuto continuare il loro lavoro. Il fatto che quei marittimi non abbiano potuto raggiungere il massimo della pensione non è dovuto a loro cattiva volontà, ma al sacrificio supremo di aver dato la vita per la patria.

Ed è quindi con queste pochissime osservazioni che io mi associo a quanto ha detto l'onorevole Ducci circa la necessità di rivedere altresì la situazione dei marittimi infortunati o invalidi al lavoro, che non hanno potuto raggiungere il limite minimo di pensionamento. Come pure, onorevole ministro,

mi permetto di sottolineare la necessità che, per quanto riguarda le nuove immatricolazioni che saranno fatte fino al venticinquesimo anno di età, si tenga conto della situazione determinatasi per i giovani che, per aver servito la patria in pace e in guerra, oggi hanno superato il limite di età stabilito dal Ministero.

Questa mattina, onorevole ministro, in sede di discussione del bilancio della pubblica istruzione, il ministro Segni ha accolto — sia pure come raccomandazione, ma dando dei precisi affidamenti — un ordine del giorno Jacoponi-Lozza-Mazza, con il quale si invita il Governo ad aumentare lo stanziamento per le scuole E. N. E. M., per queste scuole professionali che largo contributo hanno dato alla ricostituzione della nostra marineria specializzata.

Evidentemente, è un problema che riguarda il tesoro. Io chiedo a lei di unirsi nello sforzo che farà il ministro della pubblica istruzione per ottenere questo finanziamento che dia possibilità di una vita più perfetta alle scuole dell'E. N. E. M., nell'interesse nazionale, per la formazione dei nuovi quadri marinari.

Le raccomando altresì i contributi per le costruzioni delle case dei pescatori nelle varie cittadine marinare. Ormai, queste case o non esistono più, o sono state distrutte, o sono assolutamente cadute in abbandono per la loro vetustà.

Non voglio seguire i cattivi esempi che hanno dato, con i loro lunghi discorsi, amici carissimi. Vorrò soltanto unirmi all'onorevole Salerno nel porgere al comandante Giulietti il mio augurio di una rapida guarigione; ed unirmi ancora a lui nel congratularmi con l'onorevole Petrucci che, con sincera passionalità, ha provveduto alla stesura della relazione al bilancio della marina mercantile.

Al ministro della marina mercantile io dico una sola parola: continui ad avere le mani salde sul timone, e sempre avanti, perché la marina italiana possa portare, sempre più lontano, sugli oceani, la nostra bandiera. (*Applausi al centro e a destra*).

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

JACOPONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, vi è tutta una serie di indicazioni, di dati e di cifre statistiche — anche di cifre date dal bilancio che stiamo discutendo — atte ad indicare un nuovo orientamento, una nuova politica a favore della costruzione di navi, una nuova politica per il potenziamento e il miglioramento della nostra

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

marina mercantile in genere. Tutto ciò, del resto, è stato già invocato da ogni settore del nostro paese, e sta ad indicare l'importanza che ha assunto tale problema per la nostra nazione. Anzi si deve riconoscere, veramente, che nella coscienza di tutti sta subentrando l'idea dell'assoluta necessità che anche il nostro paese nel campo dei traffici marittimi torni ad occupare quel posto che gli compete non solo, ma anche per metterlo in grado di fronteggiare la enorme concorrenza che ci viene fatta da quasi tutte le nazioni marinare del mondo. E, diciamolo francamente, anche i recenti provvedimenti adottati dal Governo su proposta del ministro della marina mercantile e approvati dai due rami del Parlamento, provvedimenti diretti alla costruzione di navi cisterne, sono un indice del modo con il quale si tenta di potenziare la nostra marina mercantile. E, poiché noi siamo uomini che guardiamo in faccia la realtà e non è vero che amiamo fare la critica per il piacere di farla, o fare dell'opposizione per una passione che è innata in noi, diciamo subito che di certe realizzazioni noi ci compiacciamo.

Ma dove, onorevole ministro, non siamo d'accordo, dove avanziamo le nostre critiche è proprio nei confronti dell'indirizzo politico, economico e sociale che si è voluto dare allo sviluppo della ricostruzione della nostra marina mercantile. Infatti, noi domandiamo al Governo e in modo particolare al ministro della marina mercantile: chi sono coloro che oggi hanno maggiormente e in permanenza beneficiato delle disposizioni legislative emanate a favore della ricostruzione delle nostre navi? Chi è che ha guadagnato più di tutti in questo settore della nostra ricostruzione nazionale? Chi, se non l'armamento libero, ha ottenuto i maggiori premi concessi dallo Stato? L'armamento, onorevole ministro, è fra le organizzazioni della nostra attività economica quello che è meno soggetto a controlli da parte dello Stato. Le società armatoriali, per il modo come sono costituite, possono sfuggire più di altre società ai controlli fiscali e ottenere i maggiori profitti in valuta straniera. Esse, già in varie circostanze, con una serie di decreti, sono state gratificate di larghissimi contributi da parte dello Stato. Eppure, malgrado gli armatori siano stati così largamente incoraggiati ed aiutati con i mezzi del contribuente italiano, non ci si spiega come rimangano ancora la categoria più riottosa, più ostile ad operare nell'interesse della collettività del nostro paese.

D'altra parte, mai abbiamo udito da parte del Governo quanto questi esercizi di traffici

marittimi, malgrado la serie di crisi a carattere economico che turbano il paese, sono riusciti a realizzare grandi guadagni. Questo è il settore che più facilmente maschera il proprio guadagno, la propria speculazione, nonostante i larghissimi contributi finora ricevuti.

Noi, invece, ci spieghiamo come in alcune zone, con tanti miliardi così facilmente accumulati, sia possibile organizzare elezioni addomesticate, sia possibile speculare sulla miseria dei tanti, per cercare di influire sul voto, che dovrebbe essere segreto.

Quando lo Stato incoraggia simili attività e non esercita il diritto di controllare come sia possibile realizzare tanto facili guadagni, una parte dei quali è destinata ad azioni contro lo Stato stesso e contro la Costituzione democratica e repubblicana, è chiaro che esso non può incontrare il favore del paese e mette ogni uomo cosciente nella condizione di chiedere che si ponga fine a simili regalie, che sono il prodotto del sudore di tutto il popolo.

L'armamento libero si dimostra sempre, in ogni controversia, restio a concedere provvidenze a favore dei lavoratori del mare, che più sfrutta; e ciò che concede, lo concede sempre dopo dura e concreta lotta.

La categoria dei lavoratori del mare, categoria che con la sua disciplina, con la sua capacità, con la sua fatica, con i suoi disagi e sacrifici tanto contribuisce alla ricchezza del paese, è oggi una delle categorie che più soffre della disoccupazione e di tutta una serie di problemi, che molto angustiano ogni famiglia di lavoratori.

Eppure noi non abbiamo ancora visto un gesto, da parte degli armatori, atto a lenire le sofferenze ed a venire incontro ai bisogni più elementari della categoria dei lavoratori del mare. La piaga della disoccupazione nel nostro paese è una piaga sociale che ormai preoccupa tutta la nazione, ma una delle aliquote più importanti di disoccupati la troviamo proprio nel settore dei lavoratori del mare. Qualche volta si dice che le industrie meccaniche, tessili, della ceramica sono in crisi e che pertanto è necessario procedere a smobilitazioni parziali, a licenziamenti o a diminuzione delle ore di lavoro, e si citano dati statistici sulla produzione di questa o quella industria, per cui sembra che il licenziamento di operai in questo o quel settore sia una cosa addirittura inevitabile. Ma nel settore della marina mercantile non si può davvero parlare di crisi, anzi vi è un costante aumento dei traffici e dei costi dei traffici, cioè un arricchimento dei noli. Pertanto l'armamento libero non può avanzare la tesi

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

che è necessario ridurre il numero dei suoi dipendenti a causa della crisi del traffico marittimo.

È noto - ed il ministro non può negarlo - che in questo settore l'attività è in costante sviluppo, ma accanto a questo continuo incremento vi è la situazione paradossale di una massa ingente di lavoratori del mare di ogni grado e categoria che per mesi e mesi errano sulle banchine di ogni porto italiano in attesa che santa misericordia faccia loro la grazia di un imbarco. Quante volte la Federazione del mare avanza al ministro della marina mercantile l'esplicita richiesta di intervenire per indurre i signori dell'armamento libero ad allargare le tabelle d'imbarco! I vari Lauro, Costa, Gavarone e gli altri signori dell'armamento italiano, accettando di imbarcare qualche mozzo o qualche fuochista o qualche allievo ufficiale in soprannumero non andrebbero certo in rovina: ciò facendo, alleggerirebbero la miseria che affligge le case di migliaia di lavoratori del mare, toglierebbero qualche lira agli organizzatori di truffe elettorali e in definitiva darebbero a Cesare quel che è di Cesare. In un paese dove si affrontano notevoli sacrifici a favore di un'opera che tutti vogliamo vedere ricostruita perché dia incremento economico alla nazione, noi domandiamo, e domanderemo costantemente, che fino a che esisterà una così notevole disoccupazione nel campo della gente del mare, fino a che si sarà obbligati a mantenere in piedi la forma dell'avvicendamento, che è una forma di eroismo, di solidarietà dei lavoratori del mare, l'aumento delle tabelle rappresenta la condizione indispensabile che il ministro della marina mercantile deve imporre ai signori del libero armamento, ai quali non mancano argomenti, quando chiedono e intascano miliardi, per dimostrare che per vivere occorrono molti denari.

Noi siamo ancora alla fase dell'avvicendamento, e i colleghi che non conoscono la categoria dei lavoratori del mare, i profani dei problemi dello sviluppo, del perfezionamento delle categorie di ogni grado e di ogni condizione dei lavoratori del mare, coloro che non conoscono questi problemi non sanno quali danni si recano al paese trascurando il problema della occupazione di questa importante manodopera.

Ormai la marina mercantile ha largamente superato l'epoca della nave velica, ha superato il problema delle caldaie a vapore. Ogni giorno la tecnica moderna crea particolari condizioni a bordo di ogni nave, sia essa di

carico che di linea, per cui occorre anche una adeguata capacità professionale da parte dei lavoratori del mare che si imbarcano su queste navi, se noi vogliamo veramente che la marina mercantile possa reggere sul terreno della concorrenza nei confronti di altri paesi.

Quando un lavoratore del mare, sia esso di bassa forza o di stato maggiore, è condannato a restare a terra per mesi ed anche per anni, ci si rende facilmente conto come questa forzata disoccupazione vada a detrimento delle capacità professionali. E se noi svalorizziamo la capacità dei vecchi marittimi, noi non invogliamo la gioventù a percorrere le vie del mare.

Perciò, il problema della lotta a fondo contro la disoccupazione marinara, perché si possa eliminare per sempre il sistema dell'avvicendamento con l'allargamento delle tabelle, è una necessità assoluta che collima con gli interessi di tutto il paese, e che il ministro della marina mercantile deve riuscire a risolvere, imponendosi agli armatori d'Italia.

Noi abbiamo visto che anche nella recente discussione per il rinnovamento della previdenza marinara, i più sordi a dare una legittima sistemazione ai vecchi lavoratori del mare li abbiamo sempre incontrati dalla parte dell'armamento. Noi non abbiamo esitato un solo momento a dire al ministro della marina mercantile che nel campo di questa legge noi eravamo in larga parte d'accordo con quanto egli aveva fatto e quanto aveva presentato. Abbiamo per altro espresso delle riserve su alcune posizioni che noi non crediamo giuste, e ci proponiamo anche di ritornare su questo problema fino a che non sarà resa giustizia a tutti i lavoratori del mare che hanno diritto alla pensione.

Ma noi avremmo desiderato anche che da parte di coloro che tanto guadagnano in questo momento, che tanto hanno accumulato coi contributi statali e che vedono il loro prossimo avvenire molto roseo per le ingenti prospettive di guadagno vi fosse stata una maggiore comprensione perché i lavoratori avessero visto completata quest'opera che dovrebbe garantire la tranquillità alla vecchiaia a coloro che hanno consumato la maggior parte della loro vita attraverso le furie e i colpi del mare.

Probabilmente se il battagliero capitano Giulietti non fosse in questi giorni colpito da indisposizione, egli da questi banchi avrebbe fatto sentire la voce dei lavoratori del mare che protestano per tutta una serie di questioni e avrebbe detto, come diciamo noi,

che il problema della previdenza marinara deve essere compiutamente risolto (come, del resto, in qualche modo il ministro della marina mercantile promise). Noi ci auguriamo che la promessa del ministro possa essere mantenuta nell'interesse di chi ha diritto, ma non a spesa totale dello Stato, bensì a carico anche di quei settori economici, così bene individuati che devono contribuirvi. Noi abbiamo in sostanza visto che il contributo dello Stato per lo sviluppo della marina mercantile è stato fino ad oggi larga fonte di guadagni per un settore dell'economia italiana che noi definiamo retrivo perché si batte sempre con accanimento per non cedere niente a chi ha diritto ad avere. Eppure in Italia noi potremmo fare, onorevole ministro della marina mercantile, una politica ben diversa nei confronti dell'armamento, da quella che abbiamo fatto fino ad oggi. C'è una cooperativa marinara che tutto il popolo italiano conosce, la « Garibaldi ». Io non so in quale considerazione essa sia tenuta dal Governo e dallo stesso ministro della marina mercantile.

Sappiamo però che il suo statuto ha un largo contenuto sociale che dovrebbe godere le simpatie di tutti gli italiani onesti e sinceramente democratici. Quella cooperativa è stata fondata per volontà di migliaia e migliaia di lavoratori del mare di ogni grado e categoria: essa aveva creato attorno a sé una notevole attrezzatura marinara che il fascismo poi, nella sua mania di distruzione, volle liquidare quasi completamente tentando di annientare del tutto questo strumento sociale di elevazione e di educazione dei lavoratori. Attualmente conta circa 100 mila soci che mai hanno reclamato un soldo di dividendi, cosa del resto impedita dallo statuto che, oltre alle normali retribuzioni, prevede un'attività di assistenza per i marittimi colpiti da sciagura o da bisogni immani e per le vedove e gli orfani. In sostanza, si tratta di un organismo tendente a potenziare gli strumenti dell'economia del paese, aumentando il tonneggio navale. Nonostante tutte queste benemerienze, il Governo non ha mai voluto usare un trattamento particolare per la « Garibaldi », in nessuna delle sue leggi.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ha ottenuto tutto ciò che ha chiesto.

JACOPONI. Per ottenere qualche cosa abbiamo dovuto battagliaire, sul terreno della discussione. Ella sa, onorevole Cappa, quanto abbiamo dovuto combattere per ottenere una nave cisterna.

Non doveva essere piuttosto, la « Garibaldi », preferita a tutte le altre società aventi scopo speculativo? L'onorevole Salerno accennava poc'anzi alle navi *Liberty*: io voglio aggiungere che gli armatori liberi poterono acquistarne parecchie con facilitazioni enormi e con contributi notevolissimi da parte dello Stato. Ciò nonostante, nulla fa lo Stato per obbligare gli armatori stessi a rinnovare dette navi ed a costruire una flotta che risponda alle esigenze del traffico marino del nostro paese. In altre parole, il nostro Governo incoraggia l'armamento libero italiano sul terreno della speculazione individuale e dei facilissimi guadagni. Se il nostro Governo volesse seguire in questo campo una politica sociale veramente rispondente agli interessi del paese, dovrebbe tener presente sempre che nel campo marinaro noi abbiamo una grande cooperativa che merita molto dalla patria e pertanto merita che si prenda sempre in considerazione. Al suo presidente, onorevole Giulietti, in questo momento ammalato, io unisco il mio saluto augurale e quello dei colleghi che mi hanno preceduto, con la speranza che egli guarisca presto e torni qui a far sentire quali sono le esigenze di questa cooperativa e le esigenze della forte categoria di lavoratori che egli rappresenta.

Ma mentre, onorevole ministro, noi facciamo sentire la nostra avversione per i continui contributi che si regalano ai liberi armatori, noi abbiamo nel nostro paese quattro società dette di preminente interesse nazionale. Oltre a queste, abbiamo anche delle società assai minori, a carattere privato, ma sempre di pubblica utilità e che vivono, bene o male, con le sovvenzioni dello Stato. Le prime, cioè le quattro società, dovrebbero essere esse — l'« Italia », l'« Adriatica », la « Tirrena » e il « Lloyd Triestino » — a ricevere aiuti, contributi d'ogni natura da parte dello Stato, affinché potessero largamente potenziarsi.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ricevono aiuti.

JACOPONI. Sì, li ricevono, ma solo in parte; e poi, onorevole ministro, ogni volta che si è fatta una legge, metà a loro e metà agli armatori.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non è vero.

JACOPONI. Noi sulle società sovvenzionate abbiamo un controllo diretto; sono società che hanno un patrimonio statale: si può modificarne lo statuto, si può intervenire, imporre determinate linee e ottenere molte cose da queste società. E poiché sono

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

soggette al controllo diretto statale, debbono per forza di cose meritare prima di ogni altro l'aiuto statale, poiché vi è un interesse che lo Stato le migliori, le potenzi, per tutta una serie di questioni che sono connesse agli sviluppi dell'economia del nostro paese.

Lo sanno tutti questo, anche i profani. Tutti sanno cioè che le quattro società con, la loro attuale attrezzatura, con il loro personale, con i loro servizi amministrativi e con tutti i loro impianti sono in condizioni, ognuna per proprio conto, di poter amministrare, gestire non l'attuale tonneggio di linea e mercantile, ma anche il doppio, il triplo. E allora sarebbe nell'interesse nostro, del nostro popolo, del nostro paese, fare in modo che queste società possano essere potenziate al punto che non vi sia bisogno ogni anno di dare le sovvenzioni, come si è obbligati ora, affinché esse siano in grado di sopprimere alle loro necessità.

Ed io — sarà che non mi intendo di questi problemi — lo domanderò sempre al ministro della marina mercantile e, se non risponderà il ministro, lo domanderò all'onorevole Tambroni, sottosegretario alla marina mercantile, lo domanderò al Governo, in fondo: perché le società sovvenzionate non potrebbero gestire anch'esse delle motocisterne? Tenuto conto dei grandi sviluppi che assume il trasporto dei combustibili liquidi, aver dato a due magari delle maggiori società di preminente interesse nazionale il compito di costruire alcune navi cisterna non sarebbero stati soldi che lo Stato avrebbe regalato inutilmente, e anzi avrebbero avuto la loro corresponsione di interessi a profitto della nostra economia. Io sono certo che il ministro risponderà, perché certe cose è difficile capirle, è difficile riuscire a saperle, perché anche in certe istituzioni si preferisce tacere anziché dire le cose come si vedono o come effettivamente stanno. E di quante linee ancora manchiamo, di quante linee per i contatti col mondo, linee che potrebbero dare enormi vantaggi economici! Si regalano 12 o 13 miliardi alla volta di premio; è vero che servono all'incremento economico del paese, così come dice la legge, è vero che servono a far lavorare l'industria cantieristica, ma se invece di darli ai privati fossero stati assegnati a società così importanti, è chiaro che ne avremmo tratto enormi vantaggi nell'interesse del paese.

Ma poiché discutiamo delle società sovvenzionate, non sono tutte rose che dobbiamo distribuire alle amministrazioni di queste società. E anche qui richiamiamo l'atten-

zione del ministro della marina mercantile, poiché si verificano fatti che a lungo andare diventerebbero di natura tale che obbligherebbero questo o quell'altro porto a prendere serie posizioni di denuncia contro certi fatti che devono essere modificati.

Le società sovvenzionate non hanno una funzione locale o regionale, non sono sorte in funzione di interessi economici di un porto o di una provincia; sono sorte e sono sovvenzionate col contributo di tutto lo Stato e, quindi, la loro funzione ha carattere nazionale. E allora perché le navi di queste società escludono i loro approdi in alcuni porti dell'Italia centrale? Si dice che in questi porti non vengono perché non c'è un traffico costante e non vi sono noli da garantire alle navi il carico. E ci si serve, all'uopo, dei dati statistici del traffico marittimo dell'anteguerra e dell'immediato dopoguerra. Non voglio fare una questione di carattere provinciale o cittadino, ma devo dire che non esiste nessuna corrispondenza tra le statistiche che il porto di Livorno vantava nell'immediato dopoguerra e il suo traffico di oggi. La guerra lasciò a Livorno, nella città e particolarmente nel porto, un mucchio di rovine e immani macerie. Non un metro quadrato di banchina fu salvato dall'opera devastatrice dell'aviazione e dall'opera criminale di superdevastazione dei nazifascisti in fuga. Non vi era più nemmeno il fondale adeguato al traffico delle navi *Liberty* nel porto di Livorno, subito dopo la guerra. È evidente che, se ci si riferisce a quei dati statistici, avrebbero ragione i dirigenti delle società «Lloyd Triestino» e «Italia» che a Livorno, ad esempio, porto dell'Italia centrale, non vi è un notevole traffico da assicurare i noli alle navi che là dovrebbero essere mandate. Ma, se si tiene conto della avvenuta ricostruzione di tutte le opere marittime, del traffico, degli sviluppi industriali che operano ormai in tutta l'Italia centrale, è evidente che l'opinione di chi ha formulato tali giudizi deve essere modificata.

E noi non vediamo perché gli esportatori e gli importatori di tutta l'Italia centrale, delle Marche, dell'Emilia e della Toscana, che si sono sempre serviti dei porti di Ancona e di Livorno per il loro commercio, non debbano essere serviti dalle società sovvenzionate come sono servite le regioni della Liguria, della Lombardia e del Piemonte. Gli esportatori e gli importatori dell'Italia centrale pagano i loro contributi alle società sovvenzionate come tutte le altre regioni d'Italia che hanno fasce costiere o che hanno traffici marittimi.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Quindi noi domandiamo che si faccia una diversa politica, che le società sovvenzionate curino gli interessi di tutti i porti d'Italia e non di alcuni, perché allora dovremmo dire che ogni volta che la società Finmare o una società sovvenzionata ha un dirigente di questa o di quella regione, queste società cureranno gli interessi della regione del loro presidente invece degli interessi dell'Italia. Basti dire, onorevole sottosegretario Tambroni, che la società « Italia » ha richiesto per il rame di provenienza dagli scali del sud del Pacifico per Livorno la bazzecola di 6 dollari di più per tonnellata.

Perché fra Livorno e Genova vi deve essere, nientemeno una richiesta di 6 dollari in più? Che cosa perde la nave che viene a scaricare a Livorno invece di andare a Genova, per cui deve essere indennizzata di 6 dollari a tonnellata?

Anche il Lloyd Triestino, per determinate mercanzie nei porti del centro Italia (Ancona, Livorno, ecc.) chiede una serie di scellini in più. Strano che le altre società straniere non abbiano ancora chiesto ai nostri porti un così notevole aumento dei costi del tonnello. Ma poiché queste società sono in *conference*, probabilmente in uno di questi giorni avremo anche la loro richiesta. Ed allora nei nostri porti il traffico si allontanerà maggiormente, la miseria aumenterà e noi avremo ragione di dire tutto quello che è necessario dire per queste patenti ingiustizie che si commettono.

Si dice che — non equivochiamo, però, onorevole sottosegretario — a Livorno e ad Ancona abbiamo domandato l'accosto del *Giulio Cesare*, del *Conte Biancamano*, del *Saturnia*, del *Vulcania* e domani dell'*Andrea Doria*. Noi abbiamo invece sempre domandato che a Livorno, come ad Ancona ed altri porti dell'Adriatico centrale, approdino semplicemente le navi miste e da carico delle società sovvenzionate.

Quindi, quando ci si risponde che i grandi transatlantici non possono venire a Livorno, si schiva il problema per non rispondere alla richiesta che abbiamo posto.

Queste navi — si dice — non vengono a Livorno perché a Livorno non vi è il carico pronto, non vi sono i noli da consegnare.

Io penso che nessuno di voi, onorevoli colleghi, attenda il filobus o un qualsiasi mezzo di locomozione là dove non esiste la fermata. È chiaro che su Livorno e su Ancona non giungono i carichi perché si sa che le navi non approdano. Ma quando i calendari propagandistici e gli orari delle navi di linea e di carico dicono che il 15 o il 20 di ogni mese

o ogni 10 giorni la nave tocca Livorno e tocca Ancona, allora si trova anche il carico. Finora siamo al punto che le « vespe » che si costruiscono a Pontedera si spediscono da Genova, i filati di Prato vanno a Genova, la soda della società Solvay non si imbarca a Livorno, ma con gli autocarri, a tutto detrimento dei costi e dell'economia, parte da Rossignano-Solvay e deve, salendo il Bracco, andare a Genova a imbarcare, perché a Livorno le società sovvenzionate non mandano queste navi. E alla nostra richiesta si risponde in maniera insincera o imprecisa, quasi facendoci passare da gente poco seria che ha la pretesa di avere il *Giulio Cesare* nelle acque di Livorno o di un porto come Ancona.

Noi attendiamo dall'onorevole ministro della marina mercantile una risposta in proposito. Ne faremo una questione fondamentale, che riguarda, del resto, non solo il porto di Livorno, ma riguarda regioni importanti del centro d'Italia, e quindi riguarda questioni economiche che non possono essere sottovalutate.

Io non voglio parlare a lungo della famosa questione del Naval-piccolo. Ma è possibile che ogni volta che si discute il bilancio della marina mercantile, ogni volta che ci si incontra per la trattazione di questi problemi, si debba insistere sulla necessità di una politica più concreta, più realistica a favore del piccolo armamento?

L'onorevole ministro non ci può nemmeno dire che con il piccolo armamento siamo in alto mare, perché siamo nelle secche più basse. Però è evidente che occorrono misure atte a risolvere il problema. Non si pretende di farlo in maniera integrale, perché ciò è una cosa quasi impossibile allo stato attuale, ma in maniera che tranquillizzi questa gente tanto colpita dall'attuale situazione. Occorre che siano prese delle misure a favore di chi è stato tanto colpito e che, in ogni occasione, ha sempre dato. Lo stesso onorevole sottosegretario per la marina mercantile vive in una zona dove il Naval-piccolo di ogni grado è abbondante, e che soffre di una serie di angustie di carattere economico per la nota crisi che tutti conosciamo. Perché dovrei cercare di mettere il Ministero della marina mercantile in lizza con il ministro dei trasporti affinché si esamini più a fondo il problema del Naval-piccolo, sia come costruzioni che come noli? Perché dovremmo mettere a conflitto i due Ministeri? Perché noi vediamo che i trasporti di merci per via terra Genova-Livorno, cioè per ferrovia, costano 5, mentre per via mare costano 10. È

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

evidente che i trasportatori, cioè i trasportatori e gli importatori, si serviranno della via terra, ma alla fine dell'anno, quando esaminiamo il bilancio dei trasporti, ci rendiamo conto di quanto lo Stato è obbligato a sborsare per le ferrovie per questa politica di larga concorrenza che stanno facendo. Quanto sarebbe meglio, invece, che determinate merci fossero lasciate, come lo furono sempre, a libero trasporto del Naval-piccolo!

Aiutati, poi, da particolari previdenze dello Stato noi potremmo fare una politica anche di ricostruzione per questa devastatissima e colpita categoria. Il problema del Naval-piccolo ha riferimento diretto anche con quello dell'attività peschereccia, non solo costiera ma anche per l'attività peschereccia che si usa chiamare oceanica.

Io speravo che, dopo i suggerimenti più volte ripetuti, il problema della pesca sarebbe stato esaminato con particolare attenzione dal punto di vista tecnico e dal punto di vista delle sue necessità. Invece, siamo al punto di partenza. Eppure nessuno può negare quale notevole incremento, dal punto di vista economico e alimentare, si potrebbe avere nel campo della pesca. Noi abbiamo costituito dei comitati. Vi è persino una commissione parlamentare della pesca. In sostanza, però, ci dibattiamo sempre intorno ad alcuni problemi senza che da parte del Governo esca una proposta concreta ed una legge intesa a modificare tutto l'attuale ordinamento dei servizi e dell'attività peschereccia.

Quanti sono, nel mondo, i paesi che si può dire vivono quasi esclusivamente delle loro attività pescherecce? Sono parecchi, ma questi paesi però, per dare sviluppo ad un tale apparato economico, si sono dati anche tutta una speciale organizzazione. Hanno curato molto da vicino le attrezzature moderne della pesca, hanno imposto delle particolari protezioni doganali, cosa che noi, onorevole ministro, non abbiamo; anzi, le abbiamo notevolmente « allascate », per adoperare un termine marinaro. Dei particolari premi di esportazione vengono dati in altri Stati ed in modo speciale dall'America agli esportatori. Concedono alleggerimenti fiscali di ogni genere per incoraggiare a portare sul proprio mercato questo cibo, che è molto economico ed è utilissimo, anche dal punto di vista alimentare, per le popolazioni.

Si hanno quindi tutta una serie di misure atte ad incoraggiare in un paese lo sviluppo di questa attività, che ognuno di noi reclama ma che poi rimangono lettera morta o scritta soltanto sui resoconti stenografici.

Vi sono persino delle scuole di educazione professionale per le diverse pesche ed anche cattedre di propaganda perché nei paesi interni si conosca di più quali sono le varie qualità di pesci, come sia utile, e come sia economico usare come alimento familiare questo prezioso prodotto. Ma noi, in Italia, badiamo poco a questo; non solo, ma trascuriamo alcune aziende già esistenti nel paese, senza mai andare loro incontro.

Non sanno forse i colleghi che noi riceviamo centinaia di milioni di quintali di prodotti in scatola, di pesce, dalla Spagna, dalla Francia dal Portogallo, dalla Norvegia, ecc. ? Di fronte all'esborso di una così ingente somma annua per l'importazione di questi prodotti, quanto sarebbe più opportuna una politica che incoraggiasse, invece, le organizzazioni della pesca !

Per esempio, in Italia vi è la società « Genepesca ». Badate: si tratta di una società industriale. Chi dice dipenda dalla Fiat, chi dice dipenda da Gaslini. A noi non interessa sapere da chi dipenda. Sappiamo che è una società di speculazione privata, però le sue navi vanno oltre oceano a cercare il pesce, chi viene messo in scatola, lavorato, conservato, portato su quasi tutti i mercati d'Italia a un prezzo di vera concorrenza. È una società, quindi, che impiega marittimi e lavoratori di ogni ramo, che ha spacci di vendita diretta; una società che si moltiplica per le sue attività, che si sdoppia nel campo dell'economia nazionale e che, invece di essere aiutata in qualche forma (per lo meno col far conoscere la bontà del suo tonno in scatola, dei suoi pesci conservati), vive una vita tale per cui ogni tanto sentiamo dire che deve smobilitare una parte del suo personale, la vediamo illanguidire, intisichire, anziché svilupparsi come ognuno di noi desidererebbe.

Quindi, una politica equa, giusta, a favore di queste attività, deve essere presa in seria considerazione dal Governo, perché noi ne abbiamo tutto l'interesse.

Ed ora, signor ministro, le vorrei dire una cosa per la quale richiederei un minuto della sua bontà e della sua attenzione.

Recentemente sono andato in un paesetto siciliano, anzi, in una borgata di marina, una località della provincia di Messina che si chiama Tonnarella (probabilmente qualche collega conoscerà questa zona). Lì vivono 400-500 famiglie marinare. L'attività di questi marinai è la pesca delle acciughe durante il periodo del passaggio di esse. Negli altri periodi di tempo si arrangiano come possono.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Ebbene, ai lati della baia di questa borgatella sono sorte due tonnare. Non so chi siano i baroni della terra padroni di queste tonnare, i quali, essendo padroni dell'oro, padroni della banca, vogliono essere i padroni del cielo, (hanno proprio diritto al paradiso!), ed oggi anche i padroni del mare. Orbene, questi hanno immediatamente impedito a quei miseri pescatori di andare a pescare le acciughe nei luoghi ove la corrente incanala i banchi di pesce. Pretendono che vadano a pescare almeno a 700-800 metri lontano dalla spiaggia, quando i banchi delle acciughe passano a 100 o a 150 metri.

Onorevole ministro, ella che è tanto cristiano, ella che ha tanta fede nel Signore, dovrebbe vedere questi uomini in quali condizioni sono ridotti. Sembra di assistere ad uno spettacolo del teatro fiorentino, di vedere Stenterello e Arlecchino: perché sono vestiti di cento colori. I pantaloni che indossano questi poveri pescatori sono formati con più di cinquanta pezzi diversi, e tutti di diverso colore. Si tratta di gente che da anni, anzi direi da decenni, esercita il semplice ma nobile mestiere del pescatore. Questi lavoratori del mare conoscono le dure notti d'inverno trascorse fra i pericoli più vari, conoscono la miseria e la fame più nera, compiono ogni sacrifici e sopportano ogni sofferenza pur di guadagnare il pane per la loro famiglia. I signori delle tonnare, purtroppo, non vogliono consentire loro neppure di procurarsi il necessario per vivere, e non solo impediscono che questi poveri pescatori vadano a pescare le acciughe, ma, qualora uno di questi pescatori dovesse essere sorpreso a pescare, subisce una multa di 14 o 15 mila lire, e, se non è in grado di pagare, gli viene sequestrata la barca, o addirittura viene arrestato e processato.

È uno stato di cose questo che deve assolutamente cessare, onorevole ministro! Questi lavoratori del mare devono invece essere incoraggiati, devono beneficiare delle provvidenze assistenziali previste per tutti i lavoratori. E non basta ancora: si deve impedire che dal nord calino i signori acquirenti e approfittino delle particolari condizioni di miseria di questi pescatori per comperare le acciughe a basso prezzo. Mi è stato detto che quest'anno essi hanno offerto 200 lire in meno al chilo nell'acquisto delle acciughe, e i pescatori presi dalla fame e dalla disperazione hanno dovuto soggiacere a questa imposizione. Essi non sono affatto protetti dallo Stato, e devono soccombere alle pretese di questi filibustieri che portano loro via a

basso prezzo il frutto del loro lavoro. Il maresciallo dei carabinieri al quale osservai che avrebbe dovuto essere maledetto colui che avesse osato mettere le mani addosso a qualcuno di questi poveri pescatori, nel caso che fosse stato sorpreso a pescare per procurare il pane alla propria famiglia, mi rispose che non poteva fare altro che obbedire agli ordini superiori. Questi ordini superiori, onorevole ministro, sono evidentemente gli ordini che provengono dal Ministero della marina mercantile. Per quanto riguarda, poi, i fondi stanziati per potenziare questo settore dell'attività marinara del nostro paese, e cioè gli 8 milioni previsti dal bilancio, mi permetto di osservare che essi possono servire per comprare, e forse neppure, gli ami necessari alla pesca.

Onorevole ministro; vorrei leggerle una lettera che mi è stata inviata dai dipendenti delle capitanerie di porto, da una categoria di dipendenti della marina mercantile che hanno sempre compiuto fedelmente e in modo encomiabile il gravoso servizio loro demandato. Si tratta di una categoria di uomini ligi al loro dovere, attaccati alla loro amministrazione, disciplinati, capaci, seri. Ebbene, in questa lettera mi si domanda perché mai i dipendenti del Ministero della marina mercantile, e in particolare gli appartenenti alle capitanerie di porto debbano ricevere un salario inferiore a quello percepito da un loro pari grado dipendente da altre amministrazioni dello Stato. Inoltre, in questa lettera (non so fino a qual punto la richiesta fatta corrisponda alle aspirazioni di questa categoria) si domanda perché mai non sia possibile vestire il personale addetto alle capitanerie di porto un po' più decentemente e cioè istituire una vera e propria divisa per questa categoria di lavoratori. A questo proposito, un addetto ad una capitaneria mi ha raccontato che spesso gli capita di essere fermato all'ingresso del porto dalla polizia portuale, che gli vieta di proseguire, per il modo come è vestito, in quanto gli agenti addetti al servizio dubitano che egli sia un dipendente della capitaneria del porto. Io raccomando quindi al ministro, se è vero che vi è una disparità di trattamento, di fare in modo che questa disparità scompaia.

Prima di concludere, mi permetto di dire qualcosa sulla situazione dei nostri porti (noi non facciamo della demagogia: voi dite sempre che la nostra opposizione è interamente basata su *slogans* dicar attere demagogico; invece, noi esaminiamo sempre realisticamente ogni problema ed esprimiamo obietti-

vamente il nostro giudizio). Possiamo anche giungere ad affermare che per l'ottanta per cento delle opere di ricostruzione dei porti possiamo essere soddisfatti; molti lavori sono stati fatti in questo campo; una discreta attrezzatura è stata rifatta in quasi tutti i porti d'Italia. Ma v'è ancora parecchio da fare, soprattutto in relazione alle nuove necessità che sorgono in ogni porto.

Da tempo il ministro e il sottosegretario della marina mercantile lo sanno: i contratti per la discarica delle navi di carbone americano sono a 2.500-3000 tonnellate di resa al giorno. Come si può affrontare un impegno di questo genere? Come può un dirigente della compagnia portuale, come possono i lavoratori affrontare impegni di questa portata, se non si installano nei porti mezzi veloci ed idonei ad affrontare le esigenze del traffico odierno?

A Livorno, ad esempio, abbiamo bisogno di altri due veloci elevatori; sembra che siano in costruzione. Ma quanto sarebbe stato meglio se fossero stati opera dello Stato, invece che dell'attività privata! Poiché questi mezzi rendono bene, sarebbe stato meglio che l'iniziativa fosse stata di pertinenza governativa.

Noi a Livorno domandiamo un esame più concreto della ricostruzione del porto industriale. Non taceremo mai che in una città come la nostra vi sono oltre 14 mila disoccupati. Il porto di Livorno si può dire interamente ricostruito, ma non la zona industriale del porto, che è rimasta quale ce l'ha lasciata la guerra. Quindi, problema di mezzi, problema di banchine, problema di fondali. Questo problema deve pur essere affrontato per i diversi porti, che ancora ne soffrono (per cui il loro traffico diventa più scarso, in relazione alla incapacità di affrontare la concorrenza degli altri porti).

Le opere di soccorso si può dire che non esistono in nessun porto, salvo che a Genova e, in parte, a Napoli. A Livorno, se ad un lavoratore capita un incidente sul lavoro, occorre parecchio tempo prima che giunga un mezzo sul posto per trasportarlo all'ospedale o per i primi soccorsi.

Ma una delle questioni, onorevole ministro, che interessa tutti i porti d'Italia è questa: tutti i carichi di pertinenza statale, siano carboni, siano grani, devono essere distribuiti nei porti con criterio più equo, in modo che non si assista allo spettacolo che in un porto vanno 30 mila tonnellate di grano ed in altro porto nemmeno 30 libbre; soprattutto in una serie di porti del sud questo

conflitto è aperto e costante, perché alcuni porti lavorano a pieno ritmo con il carbone ed il grano mentre in altri porti i lavoratori stanno con le braccia penzoloni aspettando la manna dal cielo per lavorare un po'.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non dipende dal mio Ministero.

JACOPONI. Il ministro della marina mercantile ed il sottosegretario, che per fortuna conoscono così bene i problemi marittimi e portuali — ne diamo loro atto — possono intervenire affinché la distribuzione del lavoro avvenga in una maniera più equa.

Vi è un'altra questione. Giorno per giorno diminuisce l'importazione di carbone nel nostro paese, dato che il carbone viene sostituito da combustibili liquidi (petrolio, olii grezzi ed olii di ogni genere) e dal metano. Napoli è quasi ridotta alla miseria e la compagnia portuale di Napoli è quasi completamente inattiva, dato che pochissimo carbone arriva in quel porto. Altrettanto dicasi di Venezia e di altri porti.

Invece, si sta fortemente incrementando il traffico dei petroli, per cui si pensa che Livorno avrà in avvenire un traffico di tre milioni di tonnellate l'anno di combustibile liquido. I signori dello «Stanic» e degli altri apparati industriali non solo impediscono che i lavoratori portuali prestino la loro opera di innesto delle manichette, ma non versano alcun contributo alle compagnie portuali. È noto, invece, che durante il ventennio fascista ad ogni petroliera erano adibiti tre o quattro lavoratori portuali per l'innesto delle manichette e che inoltre le compagnie petrolifere versavano anche dei contributi per le pensioni dei facchini addetti alle merci.

Oggi, che la benzina costa dalle 125 alle 135 lire al litro, questi signori non vogliono dare più nulla. Abbiamo mandato lettere, promemoria, esposti e proteste. Questi signori industriali non si sono degnati nemmeno di rispondere con un rigo. Cosa dirà l'onorevole ministro se domani i lavoratori di Livorno, di Bari e di altri porti incroceranno le braccia di fronte all'ostinazione di questi affamatori del popolo?

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Che si tratterà di uno sciopero di carattere sociale, non politico, e che hanno il diritto di farlo.

JACOPONI. Evitiamo lo sciopero. Voi, che rappresentate l'autorità, imponete a questa gente di fare il proprio dovere. Si tratta di ripristinare le stesse leggi che aveva introdotto il fascismo. Non saremo caduti più in basso del ventennio fascista, in questo! Non

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

desidero polemizzare sulla storia delle concessioni private che il ministro della marina mercantile si affretta a dare nei porti. Ella, onorevole Cappa, non ha cantato vittoria nemmeno dopo il responso del Consiglio di Stato, e ha detto: non vi sono vinti nè vincitori; ma poi ha aggiunto una serie di minacce sino a quella di togliere la paga al lavoratore con una serie di multe. Cristianamente poteva farne a meno e dire: il Consiglio di Stato ci ha dato ragione, e i portuali hanno torto. Noi, anche se Dominedio ci dicesse che abbiamo torto, continueremo a dire che abbiamo ragione. Quando si tratta del pane e del lavoro, i luminari del Consiglio di Stato e i più alti magistrati dell'universo non ci convinceranno mai, perché sottrarre il lavoro alle compagnie portuali per noi equivale a sottrarci le possibilità di vita...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Sono lavoratori anche gli altri.

JACOPONI. Avremmo voluto da lei, onorevole ministro, che è persona tanto intelligente e colta, che il nuovo regolamento al codice della navigazione fosse stato fatto in collaborazione con coloro che poi dopo devono sopportarne il peso: tali norme risentono troppo di una mentalità burocratica non corrispondente alle esigenze del lavoro.

Avete imposto tutta una serie di leggi alle compagnie portuali, e a volerle discutere una per una ci vorrebbe troppo tempo. Così, ad esempio, per quanto riguarda la questione dei sindaci revisori, è stato stabilito che due devono essere lavoratori portuali e il terzo un professionista nominato dall'ordine dei professionisti. Che cosa vuol dire questo? Che probabilmente i due lavoratori dovrebbero essere due persone incapaci a leggere nei registri, e che il professionista potrebbe essere nominato dagli agenti marittimi e dagli spedizionieri, venendo costoro a ficcare così il naso nei nostri registri. Noi allora dovremmo avere il diritto di avere i nostri rappresentanti anche presso le agenzie marittime, per controllare i loro guadagni.

Noi consideriamo queste cose come attacchi alla integrità delle compagnie portuali. Il ministro Cappa, che è un uomo avveduto, non può auspicare lo scioglimento o l'indebolimento delle compagnie portuali, perché senza questa organizzazione noi torneremmo ai tempi dell'« arrisico ». Ella, onorevole ministro, ha la mia età — e forse è anche più vecchio — e ricorderà quel che accadeva quando esisteva il libero traffico sui porti: furti e danni di ogni genere; e non vi era nave, ad esempio, a Livorno, che quando aveva finito

di scaricare non desse adito a risse, che procuravano in genere il morto, o il ferito, o l'arrestato, perché la camorra di allora pretendeva particolari diritti su determinati lavori.

Oggi le compagnie portuali regolarizzano tutta la vita nei porti, migliorano sotto ogni rapporto il lavoratore portuale; e i furti di merci del traffico marittimo sono ridotti quasi a zero.

Noi siamo disposti a sottostare a tutte le leggi, ad essere maggiormente controllati perché una maggiore disciplina vi sia nei porti, sui costi tariffari, e via dicendo; ma le stesse leggi devono essere operanti per tutti coloro che operano nei porti. Non vi attaccate unicamente ai lavoratori, perché allora abbiamo ragione di dire che questa è una legge politica che mira a particolari indirizzi economici. Quando voi dite di voler disciplinare il settore, allora noi vi domandiamo: perché non andate a vedere che cosa guadagnano le varie agenzie, le varie imprese che vivono in tutti i porti, come agiscono e come si comportano?

Allora, se una tale misura sarà adottata nei confronti di tutti, i lavoratori portuali saranno i primi a dar l'esempio della loro disciplina. Si dica quel che si vuole. Noi abbiamo scioperato alcune volte, obbligati dalla riottosità dei datori di lavoro o di alcuni dirigenti delle capitanerie di porto, che non conoscono cosa sia il lavoro dei portuali. Ma io domando tanto a lei quanto al sottosegretario di dirmi quando in Italia da dopo la liberazione e in quale porto una nave abbia ritardato di 24 ore la sua scarica,...

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. In tutti gli scioperi politici.

JACOPONI. ... e quando una nave abbia pagato una lira di controstellie. Per contro è vero che noi quando una nave ha 5 giorni di scarica la scarichiamo in 3 giorni o 3 giorni e mezzo senza guadagnare un soldo. Invece i signori armatori, gli importatori e gli esportatori guadagnano mezzo milione alla volta di premio di « despecemoni ».

La categoria dei lavoratori portuali è un po' rumorosa; santo cielo, si capisce: sono uomini abituati ad un lavoro particolarmente pesante (a Livorno non vi è nessuno che chiede: « Per cortesia, che ore sono? » ma: « Mi dici che ore sono? »). Ma sono lavoratori che hanno sempre saputo eseguire il loro dovere. E si ricordi, onorevole ministro, che quanto Livorno e gli altri porti erano sconvolti, le popolazioni dell'entroterra sono sempre state approvvigionate per quanto dipendeva dal traffico marittimo, perché si sono fatti miracoli di capacità professionale e di abnegazione....

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Nessuno lo nega.

JACOPONI. ... per rendere possibile la continuità del traffico.

E allora non fate leggi che inaspriscano gli animi, che tendano a dimostrare come fra il ministro della marina mercantile e i lavoratori portuali vi sia un continuo conflitto, quando questo conflitto non esiste e non deve esistere: perché caso mai il conflitto sarà con certi datori di lavoro, esaurita ogni pacifica discussione.

Quindi noi ci auguriamo che tutta una serie di provvedimenti sia presa, a cominciare dall'istituzione dell'ente di assistenza. Onorevole sottosegretario, ella partecipa a tante riunioni: orbene, io spero che nella prossima riunione del comitato centrale ministeriale sia varato il famoso ente, tanto atteso da tutti i lavoratori portuali d'Italia. Così pure ci auguriamo che siano prese tutte quelle decisioni atte a riportare un certo senso di tranquillità e di armonia fra noi, le capitanerie di porto e i dirigenti del Ministero della marina mercantile. Ma questo sia fatto nell'ambito di una più alta giustizia. (*Applausi all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Suspendo la seduta per un'ora.

(*La seduta, sospesa alle 20,15, è ripresa alle 21,15*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
TARGETTI

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

PALENZONA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Ducci ha detto poc'anzi che il Ministero della marina mercantile non ha fatto nulla: quindi non ha fatto nemmeno del male. Ella, dunque, onorevole sottosegretario, può considerarsi, secondo il giudizio del collega Ducci, sulla strada del limbo. Di contro l'onorevole Salerno ha riconosciuto che si sono fatti notevoli passi sulla via della ricostruzione della marina mercantile: ciò significa che, a giudizio del collega Salerno, siete sulla strada del paradiso. L'onorevole Iacoponi, invece, ha manifestato la sua viva disapprovazione per la linea politica seguita dal Governo in questo settore.

A quest'ultimo (è più volentieri mi rivolgerai all'onorevole Giulietti, se fosse presente) vorrei domandare, dal momento che egli ha vivacemente battuto in breccia la posizione degli armatori, e pur condividendo

il desiderio ed il voto che essi possano ed intendano aumentare il numero dei marittimi imbarcati, vorrei chiedere, dico, qual è il trattamento che la « Garibaldi » riserva, nella sua qualità di società armatrice, ai marittimi imbarcati sulle proprie navi.

La logica richiede che tale trattamento debba essere assai migliore, per i dipendenti della « Garibaldi », per corrispondere a quello che l'onorevole Jacopone chiede agli altri armatori. Vorrei dire: che differenza sostanziale c'è, fra l'onorevole Giulietti in veste di armatore cooperativo e quella degli altri armatori, agli effetti del trattamento del marittimo imbarcato, per la qual ragione si muovono tante critiche e si esigono tante cose? Quali sono le condizioni di vantaggio economico-finanziario che i lavoratori marittimi ottengono dalla gestione della cooperativa Garibaldi in confronto a tanti altri privati o non privati armatori? Come si fa a conciliare che sia lo stesso onorevole Giulietti segretario della federazione lavoratori del mare, a sostenere gli interessi di lavoratori marittimi organizzati nella federazione stessa, nei confronti dello stesso onorevole Giulietti, quale presidente della cooperativa armatoriale Garibaldi?

La cooperativa è pure essa formata da interessi privati, se pur consociati, perché solo i soci beneficiano di ciò che deriva da questa gestione cooperativa in quanto tali benefici, se vi sono, non si estendono, nemmeno in questo caso, agli altri lavoratori del mare. Se il comunismo, infatti, dovesse, per avventura, avere il sopravvento, anche le istituzioni come la cooperativa Garibaldi dovrebbero cadere, come le altre aziende private, inghiottite inesorabilmente. E non sarebbe certo l'aggettivo apostolico inserito sulla tessera della F. I. L. M. di Giulietti che basterebbe a salvarla dalla sorte comune. Ma ho detto che non intendo prolungare questo dibattito, per non mancare di riguardo all'onorevole Giulietti, sia come cristiano, sia per rispetto ai suoi capelli bianchi, ma soprattutto come assente e come malato, cui invio i migliori auguri.

È sorprendente però che un internazionalista quale dovrebbe essere l'onorevole Jacoponi, anche in considerazione del partito cui appartiene, venga a sposare, come egli ha fatto così vivacemente, gli aspetti provinciali del problema marittimo, specie nei confronti di Genova, che sta subendo proprio ora una menomazione dei suoi diritti marittimi per il posto che giustamente le compete nella vita marinara e portuale

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

del nostro paese. Io penso che l'onorevole Jacoponi, che si adonta quando gli si attribuiscono degli *slogans* demagogici, non si sentirebbe di venire a ripetere ai lavoratori del porto di Genova talune parti del discorso che qui ha pronunciato, e non ne uscirebbe certo senza sentire il peso della legittima reazione dei medesimi, per talune sue affermazioni.

La meritoria, analitica relazione dell'onorevole Petrucci, con cui mi compiaccio, mi pone in condizione di affrontare più estesamente taluni problemi che riguardano il bilancio della marina mercantile. Per intanto, l'aumento della spesa dallo stanziamento del bilancio dell'anno scorso a quello di questo anno, mi pare sia già una evidente dimostrazione dello sforzo che è stato compiuto e dei risultati ottenuti dal Ministero della marina mercantile per adeguare a grado a grado la necessità di quel dicastero nei confronti dei fortilizi ben sorvegliati dal ministro del bilancio onorevole Pella.

E indubbiamente, però, anche per il tempo stesso, limitato, in cui è ridotta la discussione del bilancio della marina mercantile, appare piuttosto evidente che non è stata data finora considerazione adeguata a questa importante attività economica della nazione italiana.

Navigare necesse est, ecco il motto che non tramonerà mai, anche se non si naviga solo sui mari, ma anche nei cieli; e poiché la marina è sinonimo di navigazione, auguro che tutta la navigazione marittima ed aerea, mercantile e civile, possa in un prossimo avvenire essere unificata sotto questo dicastero, onde tutti gli usi civili della navigazione marittima ed aerea possano ottenere una più perfetta armonizzazione per il migliore rendimento ai fini economici nazionali.

Al capitolo 57 del bilancio, con uno stanziamento di 800 milioni portato a 1.600.000, si vuol far fronte alle verifiche del materiale nautico e all'acquisto di carte nautiche. Onorevole ministro, a tale proposito mi permetto di richiamare la sua attenzione su un problema che riguarda questo argomento, poiché non si può parlare di carte nautiche senza pensare agli istituti che le producono. Orbene, esiste a Genova l'Istituto idrografico della marina, il quale serve sia la marina militare che la marina mercantile, e dove lavoratori specializzati, che producono lavori meritevoli di ammirazione, devono operare in condizioni di ambiente insufficienti e inadatte, in un ambiente che sembra più idoneo per reclusi che per uomini che attendono ad un lavoro di così alta importanza nazionale.

L'Istituto idrografico di Genova è gloria della marina italiana ed è gloria tipicamente genovese, oserei dire colombiana; ma se Cristoforo Colombo, che fu anche geniale cartografo dei suoi tempi, risorgesse alla luce del mondo, vedendo in che condizioni è ridotto l'Istituto della sua città natale, rimprovererebbe di crepacuore. L'Istituto idrografico della marina ha sede in Genova fin dal 1872 e dà lavoro a 250 dipendenti civili ed esplica essenzialmente i seguenti compiti: esecuzione di rilievi geodetici, topografici e di scandaglio; compilazione, stampa e distribuzione di carte nautiche per naviglio militare e mercantile; compilazione, stampa e distribuzione di pubblicazioni nautiche interessanti la navigazione del naviglio militare e mercantile; compilazione, stampa e distribuzione di pubblicazioni interessanti discipline tecniche attinenti alla nautica, agli istituti, alle scuole e ai privati che ne fanno richiesta; organizzazione del servizio meteorologico nazionale in collaborazione con gli organi dell'aeronautica. Come ho detto, l'Istituto risiede tuttora in locali inadatti. La necessità ormai inderogabile di una nuova sede per l'Istituto è stata già ampiamente riconosciuta dagli organi centrali del Ministero difesa-marina. Il progetto di massima per la costruzione della nuova sede è stato già compilato e approvato dal Ministero. L'esecuzione dei lavori tuttavia non ha avuto inizio. In realtà la marina si trova a dover far fronte alle numerose e onerose esigenze della difesa, col bilancio che tutti conoscono, e naturalmente fa quel che può. Ma, in base a tali constatazioni, si pensa che il Ministero della marina mercantile e quello della pubblica istruzione debbano intervenire per concorrere anch'essi a realizzare questo impegno di carattere nazionale, così come beneficiano del lavoro che colà si compie. In conclusione, la costruzione di una nuova sede dell'Istituto idrografico risponde a imprescindibili necessità, come è stato riconosciuto anche in sede governativa. La nuova sede deve essere conservata a Genova per ovvie ragioni e per motivi economici interessanti i dipendenti civili e la città stessa. Il progetto di massima, come ho già detto, è stato approvato dal Ministero della difesa-marina e si tratta quindi di reperire i fondi. Da quell'Istituto attingete le carte per le nostre navi. Fatevi promotore, onorevole ministro, presso i colleghi della marina militare e della pubblica istruzione nonché presso la cassaforte custodita con tanta perizia dal ministro Pella, che meriterebbe davvero la nomina di guardasigilli della finanza italiana.

-DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

« Bussate e vi sarà aperto » dice il Vangelo. Di fronte a tanta trascuratezza nella quale da ungo tempo è tenuta la mia città, troppo dimenticata, e di fronte al glorioso passato di questo Istituto idrografico della marina occorre risollevarne il manto della dimenticanza e dar corso ad un'opera che deve potere rispondere sempre più ai preziosi compiti a cui è destinata a beneficio della nazione italiana. Confido perciò in una seria, positiva considerazione di quanto qui segnalato al riguardo.

Plaudo circa i maggiori impegni di spesa produttiva e particolarmente per quanto riguarda i marittimi e i pescatori. Ognuno sa che in ogni remoto angolo peschereccio del nostro paese vive della gente che è fra la più negletta e che merita tutta l'attenzione possibile. Questa è la classe dei pescatori ai quali il Governo deve dare a mezzo del Ministero della marina tutta l'assistenza possibile, poiché la pesca, anche se avara e scarsa, rappresenta pur sempre una delle sorgenti di naturale alimentazione del nostro paese.

Al capitolo 65 lo stanziamento di 3 milioni di lire riguarda le spese inerenti alla vigilanza ministeriale sull'attività dei cantieri e degli stabilimenti di costruzioni navali. Plaudo per questa annunciata vigilanza e mi permetto sottoporre alla cortese attenzione del sottosegretario, dal momento che il ministro non è presente, quanto ciò appaia opportuno anche nei riferimenti di cui parlo.

Desidero citare un esempio. Il ministro deve conoscerlo nel suo aspetto cantieristico, ma non so se gli è occorso esaminarlo anche dal punto di vista sociale, direi salariale. Il consiglio comunale della città di Varazze votò l'11 marzo 1952 il seguente ordine del giorno: « Il consiglio comunale, vista la cruciale situazione nella quale sono venute a trovarsi le maestranze dei cantieri Baglietto per la minacciata revoca delle commesse di lavoro già da tempo passate, protesta vibratamente per una azione che non troverebbe giustificazione alcuna ed auspica un tempestivo intervento da parte degli organi centrali affinché i cantieri Baglietto possano avere l'assegnazione di commesse onde assicurare lavoro e pane a molte famiglie di Varazze già in disagiate condizioni finanziarie ed evitare licenziamenti che avrebbero conseguenze dolorose per tutta la popolazione ».

L'onorevole ministro mi dirà che è imminente l'assegnazione di una commessa di lavoro e relativo finanziamento. Su questo punto desidero richiamare l'attenzione del ministro e cioè sul fatto che dei lavoratori

sospesi o altri occupati in questi cantieri che attendono l'assegnazione dei lavori e relativo finanziamento registrano un credito di 5 mesi di paga e, per specificare, nei confronti della ditta, un credito di oltre 20 milioni di lire.

Ora, mi chiedo, quando si fanno le assegnazioni si tiene anche il dovuto conto delle circostanze nelle quali queste assegnazioni vengono fatte? Si tiene conto, cioè, se l'andamento funzionale dell'azienda corrisponde a quei requisiti necessari per meritare tanta considerazione? Vorrei far notare che se, per esempio, un'azienda di questo genere fosse in liquidazione, anche in liquidazione fallimentare, i crediti dei lavoratori sarebbero privilegiati. Ora, non vi è dubbio che in questa situazione, le ditte che ottengono dal Governo le assegnazioni di lavoro e i finanziamenti, e si trovano in questa carenza, vengono virtualmente ad urtare contro il codice, nel senso che non viene rispettata la caratteristica di crediti privilegiati ai propri dipendenti, perché, o al lavoro o non al lavoro i lavoratori, questi crediti di protraggono lungamente nel tempo.

Chiedo quindi che vi sia da parte del Governo una certa considerazione per questo aspetto sociale del problema, in quanto ne viene chiaramente di conseguenza che, o queste ditte sanno far fronte a tutti i loro impegni o i lavoratori hanno il diritto di poter reclamare un controllo su tale gestione, che ha aspetti sociali del tutto particolari in quanto riguarda i soldi della collettività, ossia i fondi dello Stato.

L'ascesa della marina è stata messa in evidenza con chiarezza dall'onorevole relatore e mi pare che sia stata riconosciuta anche da qualche deputato dell'opposizione. La nostra marina mercantile fu ridotta in conseguenza della guerra da 1227 navi a 222 dello stesso tipo nel dopoguerra. Nel luglio 1951 passiamo già a 1077 navi e nel giugno 1952 arriviamo al numero di 1247 navi per un tonnellaggio di stazza lorda pari a 3.196.017 tonnellate. Soltanto 300 mila tonnellate di stazza lorda ci distanziano dal tonnellaggio del dicembre 1939.

Ciò dimostra, se ve n'era bisogno, che anche in questo settore la ricostruzione del paese si compie e che esso risale dal pauroso abisso in cui l'aveva gettato l'insensato orgoglio del fascismo e della sua guerra, che non fu mai guerra del popolo italiano. Ma, come giustamente avverte l'onorevole relatore, il problema non è solo quello del tonnellaggio e del numero delle navi, ma il punto essenziale

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

è quello dell'età delle navi. Il problema del naviglio è molto femminile, perché l'età è per esso un dato essenziale come per le donne; e forse anche perciò risulta appropriato il nome femminile della nave. Quando si pensi, come si dice nella relazione, che il 75 per cento delle nostre navi dovrà essere messo fuori servizio nei prossimi cinque anni, si ha l'idea di quanto imperioso sia per noi il problema del rinnovamento della nostra flotta mercantile. Da qui nasce la necessità che il Ministero della marina sia maggiormente considerato agli effetti della sua necessità di disporre di uno strumento indispensabile e insostituibile per intensificare i rapporti dell'Italia con il mondo, e questo strumento si chiama precisamente marina mercantile, poiché marina vuol dire cantieri di lavoro: e l'una mantiene in efficienza gli altri e viceversa. È un problema che si riconnette direttamente alla necessità di mantenere in attività di servizio le maestranze italiane specializzate quale preziosa riserva tecnica della nostra nazione e quale contributo alla mitigazione del problema angoscioso della disoccupazione nel nostro paese. Per questo aspetto credo di dover dare un plauso al ministro della marina mercantile per la legge 949 del 25 luglio 1952, che completa opportunamente la legge Saragat che la precede allo stesso scopo.

Due anni di lavoro assicurati ai cantieri navali rappresentano senza dubbio un segno di saldezza economica e di saggezza sociale. Ma certo non è possibile fermarsi in quanto la marina ha bisogno di un continuo rinnovamento e soprattutto del suo potenziale e della sua dilatazione, tanto più che le altre nazioni camminano avanti e quindi il rapporto di proporzione dell'anteguerra deve essere rettificato anche in nostro favore.

Nella relazione dell'onorevole Petrucci si fa cenno poi al fatto che il primo elemento negativo nei confronti del miglior costo di produzione dei cantieri esteri risulta quello dell'alto costo del materiale siderurgico. A ciò degli fa riferimento accennando allo studio fatto in proposito dall'ingegner Loiacono. Desidero richiamare l'attenzione del ministro su questo argomento con preciso riferimento alla produzione siderurgica della S. I. A. C. di Cornigliano che è sempre stata la più importante fucina delle lamiere occorrenti per la costruzione delle navi.

Allo stabilimento S. I. A. C. di Campi un laminatoio per le lamiere grosse e di larghe dimensioni esisteva prima della recente guer-

ra. I tedeschi ne asportarono i macchinari, rimanendo *in loco* le fondazioni (tettoie, impianti, forni di riscaldamento) per un valore attuale complessivo di 3 miliardi di lire circa. La costruzione delle parti mancanti potrà importare un costo di altri 3 miliardi circa, avendosi così una realizzazione di impianto che avrebbe il valore di 6 miliardi di lire attuali. È da tener presente che la ricostruzione può essere fatta per il 98 per cento in Italia in grandissima parte presso le aziende del gruppo I. R. I. e in particolare presso la S. I. A. C. stessa.

È notorio che le lamiere richieste dall'industria navale presentano una svariatissima gamma di tipi per qualità e dimensioni. Per soddisfare a tali richieste è necessario che le acciaierie abbiano una elasticità di mezzi che permetta loro di fabbricare acciai di svariatissime qualità, sia in piccoli che grandi quantitativi. La S. I. A. C. di Campi ha un complesso di forni di piccola, media e grande capacità in modo da poter far fronte a questo servizio. Tenuto presente che i cantieri navali italiani devono potersi basare su una acciaieria ed un laminatoio che siano in ogni tempo pronti per soddisfare ai loro bisogni, a tale necessità corrisponde questo stabilimento della S. I. A. C. di Campi del tutto specializzato in questa lavorazione, dove esiste, come si disse prima, un impianto per metà che, avuto riguardo degli infissi, viene valutato per un costo di tre miliardi circa, impianto che non è possibile riutilizzare se non completando sul posto l'opera stessa.

Se si dovesse poi tener conto di una eventuale necessità di lamiere per corazzature di velivoli od altro, vi è da ricordare che lamiere di questo tipo non si possono fare in Italia altro che alla Terni e alla S. I. A. C., perché notoriamente gli acciai per tali costruzioni sono assolutamente speciali. Però gli attuali laminatoi di Terni e di Campi sono troppo vecchi perché su di essi possa farsi affidamento per l'avvenire. Senza un laminatoio nuovo messo in uno di questi stabilimenti non è possibile pensare di sovvenire alle eventuali necessità di armamento previste dalla relazione dell'onorevole Petrucci. Quando verrà a mancare l'attuale vecchio treno Duo 850 della S. I. A. C., se non sarà effettuata la ricostruzione del treno IV, questa società dovrà chiudere i battenti poiché non è possibile mantenere in vita un'azienda che oggi destina l'80 per cento della sua produzione di acciai alla fabbricazione di lamiere grosse. Quando questa fabbricazione venisse a cessare, allora il problema di 4.000 lavoratori si presenterà alla ribalta

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

con un peso non indifferente per la nostra vita sociale.

Richiamo perciò la sua attenzione, onorevole ministro, su questo problema che è molto importante sotto ogni punto di vista, nessuno escluso.

Sono lieto poi che anche in una relazione tecnica quale quella della presentazione del bilancio della marina mercantile, si parli di un fattore umano nella produzione, argomento che fu sempre vivo in me in ogni momento della mia attività sindacale.

Vi è però questa fondamentale contraddizione tra quello che si dice e quello che si è costretti a fare a tale riguardo: infatti, l'organizzazione scientifica del lavoro, che è una necessità sempre più pressante per poter fronteggiare le esigenze del mercato, contraddice fondamentalmente questo aspetto del fattore umano nella produzione, perché distanzia il lavoratore dalla sua opera. Il lavoratore non gusta più il suo lavoro, e necessariamente occorre trovare dei sollievi per lo spirito dell'operaio. Tra questi sollievi si debbono considerare, soprattutto, i rapporti di amicizia tra i lavoratori stessi e fra lavoratori e dirigenti dell'azienda, i quali non debbono mai dimenticare che, a prescindere da taluni aspetti necessari dell'attività di carattere sindacale, i lavoratori debbono essere, soprattutto e prima di tutto, considerati uomini, e come tali trattati, in modo che riaffiori l'antico legame che esisteva prima della costituzione dei grandi complessi industriali.

L'organizzazione scientifica del lavoro, tanto benemerita per aver diminuito la fatica fisica del lavoratore, non lo è altrettanto nei confronti del morale del lavoratore, dove anzi ha giocato in senso contrario, a danno del lavoratore stesso. Infatti il lavoratore, nella produzione standardizzata, si sente più una ruota che non un uomo, e non partecipa, né può partecipare, all'anelito della creazione di una sua opera, come precisamente avviene nel campo artigiano in cui l'operaio è artefice ed artista ad un tempo e gode spiritualmente della realizzazione del suo lavoro. Basta ricordare l'antico film di Charlot per avere un'idea significativa dell'uomo-automa, creato dalla organizzazione del lavoro in serie od a catena. Umanizzare quindi l'ambiente di lavoro occorre, ferma restando la indispensabile organizzazione moderna della produzione, in tutti i generi di attività umana, riallacciando i vincoli di concordia fra lavoratori e dirigenti e fra lavoratori e lavoratori. Ciò deve stare al centro dei pensieri dei dirigenti di azienda e di tutti gli organizzatori sindacali

amanti del benessere morale, non meno che di quello materiale, dei lavoratori stessi.

Condivido e faccio mio un periodo della relazione Petrucci riportato a pagina 13, felicitandomi con lo stesso per le precise affermazioni sull'argomento. Non vorrei ripeterlo, per compiacere a qualche collega che manifesta segni di impazienza vivissima. Però lo ritengo utile dato anche che è breve. Ecco:

«Tutti coloro che, data l'attuale difficile situazione che può considerarsi contingente, vorrebbero addirittura far chiudere i nostri cantieri (buttando sul lastrico migliaia e migliaia di valorosi lavoratori, i quali hanno dimostrato sempre grande dedizione al paese) per fare acquistare all'estero tutte le navi occorrenti alla nostra marina — perché adesso costano di meno che da noi — si accorgeranno certamente, in un avvenire non molto lontano, quanto fosse assurda la loro pretesa e come fosse fondata su presupposti quanto mai errati dal punto di vista tecnico, morale e politico. Molte nazioni, come il Messico, il Venezuela, l'Argentina, il Brasile, l'Indonesia, ecc. non disponevano di alcun cantiere, eppure si sono affrettate ad impiantarselo — anche se le navi costruite in tali cantieri costano molto di più di quelle costruite in Italia — e se ciò è avvenuto, vuol dire che tali nazioni si sono rese esattamente conto che, senza una florida industria cantieristica, un paese non può costituire una grande, efficiente marina, mezzo formidabile di sicuro progresso e di civiltà».

Mi auguro poi che quanto sottolineato dal relatore a pagina 18 della sua relazione — e cioè la critica al metodo della liquidazione di un dividendo a società di preminente interesse nazionale anche con il bilancio in disavanzo — divenga materia di una opportuna riforma al riguardo, poiché appare inconcepibile che enti che gravano già sulla collettività con le sovvenzioni di esercizio, possano dividere quello che non hanno, con il comodo sistema della integrazione di bilancio che è, in definitiva, un balzello caricato sulle spalle della collettività, a vantaggio di enti privilegiati.

Appare comunque patriotticamente doveroso che, per lo meno a tale riguardo, la gestione delle società di preminente interesse nazionale diventi elemento compensativo, integrante la comune attività marittima, e sia piuttosto accolto il criterio della riprecisazione della sovvenzione fissa non suscettibile di ulteriore integrazione al consuntivo, dando pienezza di responsabilità a enti che amministrano, in definitiva, un patrimonio volto a comuni scopi nazionali.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Appare poi opportuno rettificare, in questa sede, quanto asserito dal relatore a pagina 26 della sua relazione, con riferimento al punto franco del porto di Genova.

PETRUCCI, *Relatore*. Si tratta di un errore. Ma è stata una fortuna, perché ha costretto il ministro a presentare più celermente il relativo disegno di legge.

PALENZONA. Allora, mi rimetto alla convergente idea di veder realizzato questo punto franco nel porto di Genova. Spero quindi che l'interruzione del relatore servirà a dimostrare che vi è l'intenzione di provvedere a realizzare quello che già si è dato, sia pure erroneamente, per realizzato.

E allora, sotto questo aspetto, io non avrei che da prendere atto delle dichiarazioni del relatore e risparmiare alla Camera la documentazione in proposito. Ritengo però opportuno, per la cronaca e per la storia dei fatti, riassumere brevissimamente la situazione al riguardo.

Esiste da tempo nel porto di Genova un deposito franco gestito dalla camera di commercio in una zona del vecchio porto, limitrofa all'abitato cittadino. Esso fu parzialmente distrutto durante la guerra ed è stato solo in parte ricostruito. La sua potenzialità è assai limitata e la sua ubicazione non presenta alcuna possibilità di ampliamento. Comunque, tale istituto è assai diverso da quello del punto franco. Per dare la possibilità al porto di Genova di sviluppare la sua funzione di emporio commerciale e industriale, fu approvata (con decreto-legge 1º marzo 1938, n. 416, convertito in legge il 4 giugno 1938) la istituzione di un punto franco nella zona del bacino di Sampierdarena, affidandone la gestione al consorzio del porto; ma la realizzazione di ciò fu impedita dagli eventi bellici. Appena cessata la guerra, il consorzio del porto e la camera di commercio chiesero al Governo la estensione del regime di punto franco a tutto l'ambito del porto e la proroga della durata dell'ente al 30 giugno 1993. Dopo lunga attesa si giunse ad un nuovo schema del disegno di legge, che è stato in questi giorni presentato al Parlamento, a cui ha fatto riferimento con la sua interruzione il relatore onorevole Petrucci. Confidiamo che esso venga sollecitamente approvato dal Parlamento.

A pagina 29 della sua relazione, il relatore pone il problema della revisione della gente di mare attualmente immatricolata, per le note conseguenze che i fatti bellici hanno determinato in tale categoria; e credo che sia giusto quanto propone il relatore.

Tale problema è stato portato all'ordine del giorno della Camera nella seduta del 5 maggio 1950 da parte mia, allorché chiesi la revisione generale dei libretti di lavoro per gli iscritti agli uffici di collocamento non marittimi, revisione che è stata posta, per le stesse cause, all'ordine del giorno della Commissione parlamentare per l'inchiesta sulla disoccupazione. Parimenti, ritengo opportuna la revisione dei libretti di navigazione al fine di una chiarificazione generale che sarà sempre utile anche come elemento per approntare un serio materiale, statisticamente perfetto ed aggiornato.

Il problema dell'ordinamento dei lavoratori del porto merita una attenta considerazione, soprattutto per quanto riguarda l'opportunità di una revisione nei confronti della idoneità a coprire il posto di operaio di ruolo nei porti.

L'onorevole ministro sa che a Genova c'è una specie di tradizione del contendere, fra il diritto incontestabile degli iscritti nei ruoli e le aspirazioni altrettanto legittime degli aspiranti che sono gli operai avventizi. I lavoratori del porto in sostanza sono divisi fra benestanti e nullatenenti, questi ultimi sono i lavoratori occasionali. Non si può certo contestare la necessità dei ruoli per i lavoratori del porto, in quanto il lavoro portuale è fluttuante e necessita di mano d'opera specializzata e quindi si ha il dovere di regolare il numero dei lavoratori fissi in ragione del lavoro medio annuale che nel porto si viene a sviluppare.

Dunque, onorevole Jacoponi, siamo perfettamente d'accordo sui ruoli per i lavoratori del porto, ma è bene che questi ruoli siano ben formati e che si seguano criteri di equità e di giustizia e siano evitati i favoritismi e i privilegi di casta, criterio questo che talvolta non è stato seguito. È da questo che sono nate le lagnanze degli avventizi, che sono, in definitiva, i veri proletari del porto ossia i paria di questa comunità lavoratrice delle calate. Per queste ragioni vi sono state varie agitazioni sindacali nel genovesato, delle quali citerò soltanto due esempi, uno assai vecchio e un altro recentissimo. Il primo avvenimento si ricollega ad una agitazione che venne promossa dai lavoratori avventizi nei confronti dei lavoratori di ruolo, agitazione che durò dal 1920 al 1922 e cioè prima che il fascismo conquistasse il potere con la violenza. L'origine di questa agitazione deve essere ricercata negli atti di favoritismo compiuti per iscrivere gli operai nei ruoli dei lavoratori del porto. Recen-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

temente, poi, si è verificato il seguente caso: un operaio di ruolo venne arrestato per un furtarello; dall'esame del certificato penale si constatò che questo era costellato da altre condanne. Come era stata possibile a tale individuo l'iscrizione a ruolo fra i lavoratori del porto, quando una delle condizioni essenziali è la presentazione del certificato penale? In altri termini, chi aveva avuto «le mani in pasta» per iscrivere questo operaio nei ruoli trascurando di tener conto dei suoi precedenti penali? Gli è perché confluiscono due fatti parimenti importanti e cioè la via preferenziale accordata all'amicizia politica o di altro genere, altrettanto illecita, nel preparare le proposte all'apposita commissione consortile; ed il fatto che dopo il 1945 anche i ruoli dei lavoratori di cui si parla subirono delle intromissioni di gente che non aveva alcun diritto di esservi iscritta, mentre degli effettivi lavoratori avventizi del porto non riescono ad entrarvi. Altro caso riguarda un lavoratore che dal 1920 attende l'iscrizione ai ruoli, mentre altri, e figli perfino di altri lavoratori, sono passati avanti a lui.

Ecco perché domando all'onorevole ministro un esame revisionale di tali ruoli anche per riparare eventualmente alle ingiustizie del passato, per le stesse ragioni per le quali il relatore propone la revisione dei libretti di navigazione e così come è in via di attuazione nel campo generale degli uffici del lavoro. Tanto più appare opportuna tale revisione, in quanto la precedente risale ad oltre un decennio addietro. Il Ministero della marina mercantile è autorizzato a ciò dall'articolo 34 dell'ordinamento consortile.

Il secondo aspetto assai più vasto ed importante è quello che riguarda la chiamata al lavoro degli avventizi occasionali, su cui v sono elementi di discordanza tra la realtà attuale e quella che secondo gli uffici del Ministero del lavoro dovrebbe essere attuata.

Tenendo presente che il consorzio autonomo del porto di Genova è un ente di diritto pubblico avente facoltà di emanare norme giuridiche in virtù di un potere dello Stato, esso è posto in una particolare situazione, nettamente distinta dall'ordinamento di tutti gli altri porti nazionali; tuttavia il punto 6 dell'articolo specifica nel modo seguente tali compiti: coordinare d'intesa con le pubbliche amministrazioni interessate tutti gli altri servizi ed operazioni svolgentisi nel porto; regolare e disciplinare in tutto l'ambito del porto, con autorità e poteri di regolamentazione e di determinazione delle tariffe, sia verso i datori di lavoro, sia verso gli

eventuali intermediari ed i lavoratori, le operazioni ed il lavoro nel porto, nonché risolvere in via amministrativa a mezzo dei propri organi tutti i reclami in ordine al lavoro.

Viceversa l'ufficio consortile del lavoro nei casi di riparazioni di navi, che costituiscono le punte del maggior fabbisogno di lavoratori nel porto, recluta direttamente le maestranze non di ruolo, senza intesa alcuna con l'ufficio regionale del lavoro e senza darne neppure notizia all'ufficio medesimo o agli organi dipendenti. In conseguenza di ciò si verifica l'afflusso irregolare di numerosi lavoratori di altre province e regioni i quali, dopo un periodo più o meno breve di attività nel porto, rimangono disoccupati e gravano sulla disoccupazione locale insistendo presso l'ufficio del lavoro per ottenere la regolarizzazione della loro posizione, a sostegno della quale gli interessati spesso prospettano la triste situazione delle loro famiglie fatte trasferire a Genova durante il periodo di ben retribuito lavoro in porto; inoltre, cessato il lavoro in porto, detti lavoratori accettano le assunzioni fuori dell'ambito portuale presso datori di lavoro tenuti alla comune disciplina del collocamento, a condizioni salariali inferiori a quelle vigenti, eludendo con ciò le leggi sul collocamento e sulle migrazioni interne, facendo concorrenza ai lavoratori locali ed aumentando il peso della disoccupazione provinciale, con le sue nefaste conseguenze anche sull'ordine pubblico. Ed allorquando le aziende, per timore o per esplicita diffida degli organi ispettivi, non potendo regolarizzare la posizione dei lavoratori assunti arbitrariamente, li allontanano, questi ultimi, privi di lavoro, si dedicano spesso ad attività illecite.

Ma indipendentemente da ciò, se le compagnie portuali possono assumere direttamente il proprio personale di ruolo, ne consegue che anche le altre aziende possono rivendicare lo stesso diritto, di assumere cioè i lavoratori presso le proprie aziende, senza passare attraverso l'ufficio di collocamento.

Ecco perché ritengo utile un esame a fondo di questo problema da parte del Governo che deve armonizzare al riguardo le funzioni del Ministero della marina mercantile con quelle del Ministero del lavoro, al fine di evitare tante infrazioni delle leggi sociali in vigore, ed anche a tutela della grande massa dei disoccupati locali, tenendo conto che Genova ospita già 50.000 lavoratori di altre province come è stato constatato dalla recente indagine della Commissione parlamentare per la inchiesta sulla disoccupazione.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Devo dare atto però che da qualche tempo in qua si va avanti, anche nel porto di Genova, non fosse altro che per la eliminazione delle scritte sui muri, che avevano raggiunto proporzioni veramente scandalose, e pure da qualche tempo il consorzio ha ristabilito l'autorità necessaria al buon andamento del porto.

Altro problema di carattere organizzativo portuale mi permetto sottoporre all'attenzione del ministro della marina mercantile. Quando esistevano diverse compagnie, che erano dedite esclusivamente alla tutela dei lavoratori ed al buon andamento del lavoro, la resa del lavoratore portuale genovese era molto superiore a quella di oggi, nonostante la migliore e maggiore attrezzatura meccanica oggi in funzione. Questa è una conseguenza dell'accentramento di tutti i lavoratori del porto nella compagnia unica, cosa che determina una notevole perdita di tempo perché i lavoratori devono essere avviati sul posto di lavoro spostandosi a lunga distanza dal luogo di chiamata ed inoltre hanno un minore incentivo alla produzione in quanto i lavoratori stessi ricevono direttamente un anticipo, sia pure notevole, della loro retribuzione, mentre l'altra parte viene versata alla cassa unica, e distribuita a fine mese in ragione delle giornate di lavoro effettuate.

Invece, il lavoro dovrebbe essere diviso in sezioni con la chiamata diretta dei lavoratori sui moli di attracco. Pertanto ritengo che la proposta fatta al Senato dal senatore Corbellini per la costituzione di una cassa di compensazione a carattere nazionale — se ne ho ben intesa la portata — debba considerarsi controproducente agli effetti del maggior rendimento del lavoro nei porti. Se cioè essa abbraccerà emolumenti legati alla attività produttiva del lavoratore portuale, essa risulterà negativa agli effetti del miglior rendimento in quanto accentuerebbe la mancanza dell'incentivo diretto alla produzione da parte del lavoratore portuale, come già avviene oggi a Genova per effetto della compagnia unica.

Una disposizione emanata recentemente dall'onorevole ministro non mi può trovare concorde, soprattutto nella mia veste di organizzatore sindacale. In data 19 ottobre il Ministero inviava agli enti che presiedono l'ordinamento del lavoro nei porti la seguente circolare: « In conseguenza degli scioperi a ripetizione che da qualche tempo si verificano nei porti dello Stato da parte dei lavoratori portuali sotto i pretesti più disparati

e con grave pregiudizio dell'economia nazionale, sono state impartite alle autorità marittime periferiche istruzioni con le quali è stato disposto che le retribuzioni per la parte del lavoro che diventasse, in conseguenza dello sciopero, straordinario notturno o diurno, o straordinario festivo, siano pagate senza le relative maggiorazioni previste dal tariffario in vigore nei singoli porti ».

Mentre sono qui per dichiarare l'assurdità dello sciopero a carattere politico, che da gran tempo delizia i porti della Liguria (da Genova a Spezia, a Savona) e che ora ha avuto una indiretta condanna con la recente sentenza del Consiglio di Stato in ordine alla questione dello stabilimento S. C. I. di Cornigliano, non posso non rilevare che la circolare surricordata è in contrasto con le leggi vigenti sul lavoro festivo e notturno e che non è possibile, per esempio, addossare ad un turno di lavoratori, che segue nell'ordine cronologico, le conseguenze di inadempienze che essi non hanno compiuto. Ritengo che si debbano individuare le responsabilità a cui il Ministero allude nel documento in oggetto, ma che i provvedimenti indicati non possono prendersi che nei riguardi dei diretti responsabili e non di tutti i lavoratori, tanto meno quando si tratta effettivamente di lavoro notturno o festivo. Penso che in tale senso l'onorevole ministro vorrà riesaminare la cosa e renderla operante nei limiti in cui deve essere contenuta.

Plaudo, invece, all'idea di un piano organico per il rinnovamento graduale della flotta peschereccia e soprattutto mi unisco al coro di tutti i difensori della pesca e dei pescatori affinché si provveda nei loro riguardi per quel minimo di pensione, con qualunque sistema, purché sia inserita nel nostro ordinamento sociale, cioè di un paese completamente marittimo, la garanzia di un minimo di conforto e di sostegno per i pescatori italiani quando non possono più, per l'età raggiunta, accudire alla loro attività tanto benefica. Alludo alla pensione per i pescatori che pazientemente attendono il loro turno.

Da anni si parla delle assicurazioni previdenziali ed assistenziali a favore dei pescatori riuniti in cooperative, ma ancora nulla di concreto è stato fatto a favore di questi benemeriti lavoratori. Le organizzazioni nazionali di categoria presentarono da tempo al Ministero del lavoro, e su richiesta di questo, un progetto di legge per l'estensione ai pescatori dei benefici assicurativi della previdenza, malattie e infortuni, a simiglianza di quanto godono le altre categorie di lavoratori. Tale progetto,

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

che prevede pure il reperimento dei contributi, consentirebbe praticamente ai pescatori di usufruire delle prestazioni da parte degli istituti assicurativi, senza gravami di contributi che non sarebbero in grado di sostenere personalmente, in quanto si tratta di una categoria poverissima.

Pertanto raccomando vivamente al ministro della marina mercantile e agli altri ministri interessati di voler sollecitare la presentazione del disegno di legge la cui approvazione darà modo ai lavoratori della pesca di guardare all'avvenire con maggiore fiducia per loro stessi e per i loro familiari.

Inoltre i pescatori attendono da tempo la unificazione dei servizi della pesca in un unico organismo, sotto la direzione generale della pesca funzionante presso il Ministero della marina mercantile, eventualmente con tre sezioni distinte: sezione pesca in acque marine salse; sezione pesca in acque dolci; sezione studi e sviluppo.

Ma giustamente afferma l'onorevole relatore che è necessario provvedere anche allo sviluppo ed alla sicurezza dei porti pescherecci, nonché al miglioramento dei medesimi onde diventino idonei, durante i temporali o nei momenti di pericolo, alla sosta delle barche da pesca.

A questo proposito, desidero raccomandare all'onorevole ministro un lavoro urgente da compiersi a Moneglia (il secondo o terzo comune più gravemente danneggiato dalla guerra) in cui necessita dare corso alla già progettata diga frangiflutti, non solo a difesa dell'abitato di Moneglia, ma particolarmente perché renderebbe usufruibile tale insenatura come ridosso per le barche pescherecce e le paranze.

Il progettato frangiflutti, che sarebbe lungo 350 metri, verrebbe a formare uno specchio d'acqua permanentemente tranquillo, di notevole superficie, dove le imbarcazioni da pesca potrebbero riparare con qualsiasi mareggiata, perché a 150 metri di distanza dalla riva non frange ancora il mare. Tale frangiflutti, oltre alla funzione di eccellente difesa dell'abitato, avrebbe funzione di ridosso, per le dette imbarcazioni, più che provvidenziale, in quanto le barche e le paranze che fossero sorprese nelle acque di Moneglia e paesi vicini da improvvisa mareggiata, difficilmente potrebbero raggiungere il porto di Sestri Levante, né altro ridosso, che non esiste fra Sestri Levante e La Spezia, e potrebbero invece trovare salvezza a riparo della diga in oggetto. Eseguendo tale opera, potrà essere attuata questa urgentissima difesa dell'abitato

di Moneglia, che vive sotto l'incubo del crollo delle sue case migliori, e nel contempo sorgerà quel ridosso da tanto tempo invocato dall'elemento peschereccio e marinaro di Moneglia e dei paesi della costa fra Sestri Levante e La Spezia, perché non abbiano a ripetersi naufragi e perdite di vite umane.

Quest'opera entra espressamente fra i porti-rifugio giustamente valutati dal relatore, in quanto sono a difesa della vita dei pescatori. Prego perciò l'onorevole ministro della marina mercantile di tenere nel massimo conto quanto da me segnalato per Moneglia, agendo di concerto con il ministro dei lavori pubblici per questa piccola, ma grandemente benemerita opera.

Un'ultima parola, signor Presidente, e ho finito. Onorevole ministro, ella sa che l'associazione spedizionieri del porto di Genova ha preso posizione nei riguardi del traffico marittimo nel porto, e particolarmente per quanto concerne la ferita prodotta al nostro emporio portuale dalla decisione di trasferire in Adriatico alcune linee di preminente interesse nazionale, eliminando dagli itinerari il porto di Genova. Queste linee, prima della guerra, facevano capo a Genova, ed ora il più grande porto italiano rimarrà escluso da tale traffico, tanto per quanto riguarda le merci, quanto per i passeggeri.

Il provvedimento ha amareggiato veramente il mondo economico della indusre città che silenziosamente lavora...

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ci vuole un po' di giustizia distributiva!

PALENZONA. Ma, fra chi va avanti e chi va indietro mi pare vi sia una certa differenza.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. I porti dell'Adriatico sono squallidi, perché traffico non ve n'è. Genova ha il 70 per cento del traffico nazionale!

PALENZONA. Vi sono lavoratori che attendono lavoro...

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ma non vi è disoccupazione a Genova!

PALENZONA. Abbiamo 30 mila disoccupati a Genova. Troppe cose sono ancora in sospenso, fra le quali l'aeroporto.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questo è un altro problema.

PALENZONA. Il problema della S.I.A.C. è uno degli altri gravissimi fatti che metterà sul lastrico migliaia di lavoratori, se le cose

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

continueranno in questo modo. La continua serie di licenziamenti di personale in ogni settore di attività, la sospensiva per la strada Genova-Nervi, l'unico respiro della città, che è priva di aree fabbricabili, opera che lo stesso ministro Aldisio ha riconosciuto indispensabile nella sua ultima visita a Genova, sono tutte cose che incidono fortemente sulla depressione della città.

Siamo fermi su tutta la linea. Si pensa che Genova debba fare sempre da sé. Devo rivendicare a Genova l'onore di essere una città che non sa chiedere, che non ha l'arte del chiedere, ma che non può prescindere dal far presente i suoi diritti e i suoi bisogni pressanti. Accolga il Governo questa voce perfettamente consapevole...

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questo non ha nulla a che fare con la marina mercantile.

PALENZONA. C'entra, onorevole sottosegretario, per i problemi cui ho accennato e che si sommano a tutti gli altri, della cui soluzione siamo in attesa ansiosa. La nostra città effettivamente oggi è dimenticata, negletta, trascurata.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non è vero. Onorevole Palenzona, ella che appartiene al gruppo di maggioranza non deve dire queste cose.

PALENZONA. Confido che le mie osservazioni siano esaminate attentamente e le segnalazioni da me fatte siano considerate nel loro giusto valore.

Vorrei accennare ad una delle risultanze della commissione d'inchiesta sulla disoccupazione a Genova. La relazione dell'onorevole Rapelli ha rilevato precisamente come noi dobbiamo ospitare necessariamente una invasione di lavoratori di tutte le parti d'Italia, come siamo stretti e pressati da esigenze di ogni genere e come non sono state accolte le ripetute richieste di dar corso almeno ad una grande opera che ci sollevi da tante angustie e preoccupazioni.

Fate in modo, onorevole ministro e onorevole sottosegretario, che Genova possa mantenere il suo carattere di silenziosa animatrice dei traffici, delle industrie, del lavoro e dell'economia italiana. Fate che resti vivo e vitale il riconoscimento di Genova, espresso nell'ode carducciana, in onore al suo grande figlio, Giuseppe Mazzini:

« Qual dagli aridi scogli erma su'l mare
Genova sta, marmoreo gigante... ».

Ma Genova non intende rimanere un marmoreo ricordo, illustre solo per le glorie

del passato. Essa intende portare nella vita marinaresca ed economica d'Italia il contributo della sua ininterrotta attività. Questo desiderio dei genovesi, che è conforme allo spirito della nostra gente, deve essere agevolato e non ostacolato, deve essere conosciuto e sostenuto con spirito di equità comparativa, per il bene della popolazione lavoratrice di Genova sì, ma soprattutto per il bene d'Italia. *(Applausi al centro e a destra)*.

LONGONI. Chiedo la chiusura della discussione generale.

PRESIDENTE. Domando se questa richiesta è appoggiata.

(È appoggiata).

La pongo in votazione.

(È approvata).

Dichiaro pertanto chiusa la discussione generale.

Passiamo agli ordini del giorno non ancora svolti. Il primo è quello dell'onorevole La Rocca:

« La Camera,

rilevato che i provvedimenti, emanati dal Ministero della marina mercantile, nel dopo guerra, non hanno risolto in alcun modo il problema dei cantieri navali, né hanno consentito la ricostruzione della marina mercantile, nella misura che sarebbe stata desiderabile;

considerato che la insufficienza di detti provvedimenti è stata essenzialmente determinata dalla volontà di favorire il grande armamento, uscito dal fascismo e dalla guerra più ricco e potente di prima, a danno del piccolo armamento;

ritenuto, infine, che le tariffe dei noli per il trasporto di emigranti sono quasi il doppio di quelle praticate dalle bandiere estere, nonostante che il trasporto dei detti emigranti venga effettuato con navi che, di solito, non rispondono al regolamento sulla legge della emigrazione, non mai abrogato;

impegna il Governo a presentare un provvedimento che assicuri ai cantieri nazionali, attraverso un contributo statale rivedibile ogni anno, continuità e pienezza di lavoro, indipendentemente dagli interessi e dal buon volere degli armatori nazionali; e lo impegna, pure, a rivedere le tariffe dei noli, a favore dei nostri emigranti ».

L'onorevole La Rocca ha facoltà di svolgerlo.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

LA ROCCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, alla stregua dei fatti, la politica governativa è venuta meno al suo compito di provvedere alla vita dei cantieri, al lavoro delle maestranze, alla ricostruzione della nostra marina mercantile, praticamente distrutta dalla guerra.

Da notizie di fonte americana, riprodotte dall'*Agemar*, risulta che l'Italia, oggi, è il penultimo paese del mondo nel campo delle costruzioni marittime, seguita solo dal Belgio, la cui attrezzatura cantieristica non può essere in alcun modo paragonata alla nostra. Questa situazione è dovuta — come riconosceva lo stesso ministro della marina mercantile nel suo discorso di un anno fa — al costo della produzione, che da noi supera del 33 per cento quello delle marine straniere, all'alto prezzo dei prodotti siderurgici, alla deficienza delle nostre attrezzature e soprattutto al fatto che i nostri scali non lavorano mai a pieno rendimento, con la conseguenza che le spese generali incidono fortissimamente sulla produzione. Tutto questo, a sua volta, dipende dal fatto che il Governo non ha avuto un indirizzo politico preciso al riguardo.

Bisognava affrontare il problema nella sua essenza e subordinare all'interesse nazionale quello di determinati gruppi, ma il Governo si è preoccupato essenzialmente di favorire i grandi armatori. Bisognava che il Governo mettesse in piedi i cantieri, con sovvenzioni rispondenti all'indirizzo preciso di fronteggiare la concorrenza estera; ma esso ha preferito adottare provvedimenti tampone, volta per volta. La Francia si è trovata nel dopoguerra in una condizione simile alla nostra, ma essa ha ricostruito la sua marina mercantile ed oggi, giunta a un dato livello, ha provveduto con opportune sovvenzioni a mettere la propria attrezzatura in grado di poter far fronte alla concorrenza straniera. Al contrario, in Italia, grazie alla politica governativa, siamo giunti agli orari ridotti, ai licenziamenti degli operai, all'emigrazione dei nostri lavoratori specializzati, che costituivano una ricchezza per il paese, e alla perdita della clientela internazionale: siamo cioè arrivati al punto di dover ammettere che i miliardi devoluti dal Governo alla ricostruzione della marina mercantile non hanno salvato i cantieri e gli operai, non hanno giovato al ritmo della produzione e sono stati intascati da un gruppo di armatori privati. Questa nostra critica è fondata su dati di fatto. Per esempio, subito dopo la guerra, si adottò la politica dei recuperi, che favorì esclusivamente determinati grossi armatori e danneggiò i piccoli.

Se, infatti, un piccolo armatore aveva perduto una nave di sei mila tonnellate di stazza, affondata per azione di guerra e non più recuperabile, poteva ottenere dal Governo, in base alla legge, sì e no un risarcimento di 6 milioni, che per altro non erano versati, ma erano bloccati e condizionati all'impegno del proprietario di impiegargli in una nuova costruzione navale. Invece, se un armatore si trovava ad avere un relitto recuperabile, veniva favorito in ogni modo dallo Stato, nonostante che egli si trovasse in una situazione di privilegio nei confronti del primo, sia perché il suo relitto poteva essere venduto a denaro contante e a prezzo altissimo, sia perché, in caso di recupero, aveva la possibilità di noleggiarlo con favolosi guadagni.

Quale era la ragione di così strano provvedimento? La ragione era nel fatto che alcuni grossi armatori — che non nomino, ma che sono facilmente identificabili — avevano dei relitti da recuperare. A questo proposito ritengo che il ministro della marina mercantile farebbe bene a dire quanta parte dei fondi stanziati per i recuperi sono andati a finire nelle tasche di alcuni grandi armatori. Uno di loro, forse il maggiore dell'Italia meridionale, aveva ben sei relitti da recuperare. E non è il caso d'insistere sulla diversità e sull'ingiustizia di un tale trattamento, che buttava, praticamente, a mare il piccolo armatore, che aveva già perduto, ad esempio, con un motoveliero, il suo strumento di lavoro, e regalava centinaia di milioni, prelevandoli dalle casse dello Stato, ad un gruppo di squali che, recuperate e riparate le loro navi col pubblico danaro, non solo conservarono l'antico capitale, accresciuto di valore, ma si giovarono di un periodo di sguazzo per i noli, che salirono alle stelle.

Se dalla legge dei recuperi passiamo a quella del premio di ricostruzione, vediamo che anche questo provvedimento dimostra con quanta facilità si poteva dare l'assalto alle casse dello Stato. La legge, in concreto, attribuiva un cospicuo premio per le navi in corso di costruzione nel settembre del 1943. Ora, gli armatori, alla fine della guerra, si trovavano ad avere navi già impostate, cioè in parte costruite, a prezzi bassissimi e bloccati, e col resto del materiale necessario già consegnato in cantiere, e quando nessun altro aveva la possibilità di impegnare i cantieri per nuove costruzioni, per la mancanza del materiale e il rincaro dei prezzi; ebbene, in tali circostanze il Governo sovvenzionava determinati armatori per consentir loro di avere le navi a disposizione, in condi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

zioni di manifesto, netto beneficio e con prospettive d'impiego a noli inverosimili. Ma alcuni fortunati armatori avevano più navi in cantiere: uno, particolarmente, aveva quattro motonavi in costruzione a Taranto di circa 2.500 tonnellate di portata. E sarebbe interessante conoscere quanti milioni del 1943 e non del 1952 sono stati regalati graziosamente dallo Stato ad alcuni speculatori, già favoriti dalla sorte.

Se dal premio di ricostruzione, ottenuto dai motivi che ho detto, passiamo (a parte la legge Saragat, che, per lo meno, poneva piccoli e grandi armatori sul medesimo piano e assegnava un'aliquota dello stanziamento statale per la ricostruzione del naviglio per passeggeri e, in genere, del naviglio delle società di preminente interesse nazionale), se veniamo, dicevo, alla legge Cappa, constatiamo che questa legge fu studiata per favorire chi si arricchì col fascismo, si arricchì una seconda volta con la guerra, si arricchì ancora con l'imboscamento della moneta al riparo della bandiera ombra e adesso volgeva a proprio esclusivo vantaggio le provvidenze delle disposizioni legislative per la costruzione delle navi cisterne.

Infatti, la legge stabilì, per il contributo statale, un minimo di tonnellaggio unitario di 10.000 tonnellate di stazza lorda. Ma una nave cisterna di 40 mila tonnellate costa 3 miliardi. Questo significava mettere i piccoli armatori fuori giuoco, quei piccoli armatori che, per aver perduto la loro nave durante la guerra, avevano perduto il loro mezzo di lavoro. È evidente che la spesa di tre miliardi è di là dalle possibilità economiche della quasi totalità dell'armamento nazionale, esclusi i grandi armatori ex-fascisti.

Dalle considerazioni che ho esposto alla Camera, risulta chiaro che la politica governativa non è stata volta ad incrementare i cantieri e a far lavorare le maestranze, ma è stata intesa a consentire che un determinato gruppo, che già dominava ieri, continui a dominare oggi, e saccheggia le casse dello Stato.

Ho già detto come la Francia ha risolto il problema, nel settore della marina mercantile. Essa l'ha risolto, facendo lavorare i cantieri a pieno ritmo, con un contributo statale concesso non solo per navi nazionali, ma anche per la costruzione di navi estere, in modo da poter quotare sul mercato mondiale prezzi e condizioni di esecuzione pari a quelli dei cantieri di altri paesi. Da noi, a proposito delle navi cisterne, che cosa è avvenuto? È avvenuto che, quando fu approvata la legge Cappa, che tanta opposi-

zione suscitò anche in Parlamento, i noli erano molto alti e gli armatori avevano la loro convenienza a dare le commesse. Ma quando i noli sono caduti, i signori armatori non hanno avuto più convenienza a costruire le navi cisterne, e una parte del tonnellaggio preventivato è rimasta scoperta.

La condizione fondamentale è di far lavorare i cantieri. I cantieri non possono andare innanzi senza commesse e, di conseguenza, con gli orari ridotti, con la disoccupazione, con la emigrazione degli operai qualificati e con il grave onere delle spese generali, che si riversano sul costo di produzione. In altri termini, bisogna mettere i cantieri in condizione di lavorare, indipendentemente dall'utile, dalla convenienza, dall'interesse dell'armamento nazionale; bisogna che la clientela internazionale, che prima alimentava i nostri cantieri, che avevano fama in tutto il mondo, torni a noi; e bisogna che i cantieri riprendano la quota di una volta. Questa è la politica che il Governo deve assolutamente seguire, se vuole risolvere il problema. Oggi, l'Italia è la penultima nazione nel settore delle costruzioni marittime. Dalla cifra iperbolica di costruzioni dell'Inghilterra, si giunge alle 300 mila tonnellate che si costruiscono in Italia, che presenta un lieve scarto solo nei confronti del Belgio. Infatti, l'Italia costruisce 295 mila tonnellate e il Belgio 234 mila, di fronte a 6.372.000 tonnellate dell'Inghilterra, a 1.778.000 della Svezia, a 1.723.000 della Germania, a 1.360.000 degli Stati Uniti, e così via.

Allo stato delle cose, se un armatore vuole una nave da un cantiere norvegese o inglese o americano o francese, bisogna che aspetti tre o quattro anni, tante sono le commesse, mentre i nostri scali sono deserti e i nostri operai sul lastrico!

E poi, si è nominata una commissione per la sovvenzione alle navi cisterna, commissione costituita dai soliti rappresentanti della Confederazione degli armatori, con qualche funzionario del Ministero della marina mercantile, esclusi anche i rappresentanti del Ministero dell'industria e del commercio, che sarebbe quanto mai interessato nella questione, che è di grande rilievo, se è vero che politici ed esperti concordano nel ritenere che la vita e l'avvenire del nostro paese sono praticamente sul mare, cioè che la vita del nostro paese dipende in gran parte dallo sviluppo dei traffici marittimi.

E non basta. Ella sa bene, onorevole ministro, che c'è un altro grave sconcio, la-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

mentato e denunciato attraverso interpellanze, interrogazioni e attraverso la stampa, ma non mai corretto: quello delle tariffe degli emigranti. Leggevo proprio nei giorni scorsi, in un giornale non di opposizione, le proteste di un emigrante che chiedeva perché per i viaggi sui piroscafi italiani si paghi un prezzo doppio di quello praticato dai piroscafi di bandiera estera. In pratica, per il trasporto da Sidney a Londra, un posto di classe turistica B sui transatlantici della « P. e O. », quindi in cabina, costa, dopo gli ultimi aumenti, 77 sterline, pari a lire italiane 133 mila. Invece, lo stesso viaggio, ridotto di oltre 2 mila miglia perché le navi partono dal centro del Mediterraneo e non da Londra, in Italia si paga 233 mila lire. E gli squali, non contenti di questo guadagno d'usura, hanno il coraggio di chiedere un sopraprezzo di 10 mila lire, che è stato consentito! Inoltre i viaggi avvengono su vecchie caravelle che dovrebbero essere messe fuori circolazione in base al regolamento marittimo, il quale prescrive che le navi non possono più far servizio una volta che abbiano raggiunto i 20 anni di vita. Troviamo, invece, navi di 30 anni, con una sola elica anziché due, come prescrive il regolamento, che passano per piroscafi di lusso; e si fa pagare il viaggio 233 mila lire in camerone, e 10 mila lire di più quando il piroscafo è definito di lusso, e 15 mila lire di più per un posto in cabina! E gli armatori chiedevano un ulteriore sopraprezzo di 15 mila lire, che non ottennero per una violenta campagna giornalistica ispirata da esperti onesti.

Poiché desidero ridurre il mio intervento all'essenziale, invito il Governo a rispondere alle questioni da me poste e a praticare una politica che tenda a mettere in piedi i cantieri, a curare gli interessi dei lavoratori e a far sì che lo Stato non rimetta ogni anno miliardi per contributi che finiscono nelle tasche dei soliti gruppi privilegiati; a praticare una politica che non solo dia vita ai cantieri e incrementi i traffici, ma, sopra un altro piano, ponga fine allo scandalo delle tariffe, che costituisce un vero e proprio saccheggio ai danni della povera gente, costretta ad emigrare per fame. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

« La Camera,

esaminate le aumentate difficoltà del porto di Napoli, per la ritardata costruzione del bacino, per il completamento delle at-

trezzature, per la distribuzione delle linee delle società P. I. N. e per la pregiudizievole presenza in ben tre moli di navi da guerra straniere,

invita il Governo

ad incrementare le possibilità di traffico del porto di Napoli e ad eliminare i lamentati inconvenienti ».

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

L'onorevole Di Leo ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

preso atto con soddisfazione dell'opera svolta dal Governo per la soluzione dei problemi che interessano il settore della pesca, richiama l'attenzione del ministro della marina mercantile sui seguenti punti:

a) revisione della politica degli scambi, nei confronti della industria ittica;

b) urgenza di provvedimenti intesi ad agevolare l'iniziativa privata per l'ammodernamento del naviglio da pesca, l'incremento del credito peschereccio specializzato, la regolamentazione dei mercati ittici, l'acceleramento dell'opera di costruzione e di adeguamento dei porti pescherecci e porti rifugio;

c) intensificazione dell'opera di assistenza ai pescatori disoccupati particolarmente nel periodo invernale ».

Ha facoltà di svolgerlo.

DI LEO. L'onorevole relatore ha trattato con particolare competenza il vasto e complesso argomento, riguardandolo nei suoi aspetti economici, sociali e politici.

Per quanto mi riguarda desidero sottolineare alla Camera alcuni punti, secondo me, di concreta rilevanza, al fine di sollecitare l'adozione di provvedimenti idonei a risolvere le sorti di uno dei cespiti più importanti dell'economia italiana, e particolarmente di quella siciliana, cui, per altro, sono legate la vita e le speranze di migliaia di umili pescatori. È ormai accertato che la concorrenza straniera ha determinato una vera crisi nel settore della pesca italiana, con gravi conseguenze e prevedibili danni.

Nella relazione sono stati indicati i mezzi atti ad eliminare gli inconvenienti derivanti dalla politica degli scambi dei prodotti ittici. Non starò a ripetere le indicazioni del relatore, ma mi limiterò ad affermare l'urgenza di provvedere, se non si vuole che si ripeta il triste fenomeno, verificatosi lo scorso anno nelle acque siciliane e nel medio Adria-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

tico, di tonnellate di prodotti ittici rigettati in mare perché non è stato possibile collocare il pescato a causa della saturazione del mercato allo stato fresco, e per il mancato acquisto da parte delle industrie conserviere, fiaccate dalla concorrenza del prodotto estero, liberamente importato. Il vedere distruggere il prodotto di una fatica così dura, accompagnata da rischi così gravi, costituisce veramente uno spettacolo desolante.

La unificazione dei servizi statali della pesca e la creazione di un unico organismo statale autonomo, alle dipendenze del Ministero della marina mercantile, che avesse competenza su tutta la pesca, con consultazione obbligatoria per tutti gli schemi di provvedimenti, che comunque riguardino l'attività peschereccia, avrebbe certamente evitato il grave danno causato dalla liberalizzazione completa della importazione di pesce dall'estero, che tanto danno ha arrecato alla pesca, specialmente a quella del pesce turchino, e cioè a quello che in maggiore quantità affluisce alle industrie conserviere.

A questo proposito desidero qui portare l'eco delle vive istanze avanzate dai conservieri della marina di Sciacca — la più forte produttrice di prodotti ittici salati della Sicilia — in occasione di un recente convegno regionale della pesca.

In questo convegno sono stati ampiamente esaminati i problemi più urgenti che travagliano la categoria dei conservieri di prodotti ittici: le risultanze sono state tali da non poter essere sottovalutate dagli organi di Governo. Hanno diritto ad un leale riconoscimento per l'attività svolta, il ministro ed il sottosegretario onorevole Tambroni, che mi consta sono intervenuti, in diverse occasioni, presso i ministri del tesoro e del commercio con l'estero, vivamente preoccupati della necessità di un pronto intervento governativo, convinti dell'importanza economica che riveste il settore della pesca. Ed è stata questa opera veramente meritoria!

La rapida trasformazione dell'armamento peschereccio avvenuta nell'immediato dopoguerra, il sensibile aumento della produzione derivata dall'imponente numero dei natanti e dalle migliorate attrezzature non trovano inerti le industrie conserviere, che aprirono le porte dei loro stabilimenti a questa nuova corrente di lavoro e di benessere.

Questa favorevole congiuntura ebbe breve durata in quanto il presupposto su cui era fondata la sua ragione di essere era la politica protezionistica, assicurata dal Governo; per i prodotti del settore ittico.

Mi si potrà obiettare che ragioni di politica economica internazionale non consentono al Governo l'adozione di un regime vincolistico per quanto riguarda le importazioni dall'estero dei prodotti ittici. Ma vorrei osservare che è ormai risaputo che la liberalizzazione degli scambi tra i paesi europei non investe tutti i prodotti per tutte le nazioni, tanto è vero che all'apertura della frontiera italiana allo afflusso del pesce di importazione non ha corrisposto da alcuna nazione analogo trattamento in favore dei nostri prodotti; e cito ad esempio la Francia e l'Inghilterra.

Vi è dunque la possibilità di porre rimedio a tale inconveniente, tenendo in particolare considerazione che sarebbe assurdo che la politica di liberalizzazione degli scambi fosse attuata a discapito soltanto dei prodotti dell'industria meridionale, particolarmente interessata al problema, e ciò per un complesso di ragioni che toccano gli interessi economici dei produttori, ma soprattutto l'avvenire e le speranze dei lavoratori della pesca.

La crisi del mercato ittico si riduce allora in crisi di bilancio familiare di migliaia di pescatori.

Oltre a tale provvedimento di revisione della politica degli scambi, al fine di risollevarlo dalla grave depressione il settore della pesca, occorrono tempestivi interventi del Governo in ordine ai seguenti problemi: rinnovamento del naviglio, regolamentazione dei mercati ittici, porti pescherecci e porti-rifugio.

Per quanto riguarda il rinnovamento del naviglio, occorre il tempestivo intervento dello Stato sia attraverso aiuti a fondo perduto sia attraverso il credito peschereccio, procedendo alla formazione di un piano organico per il rinnovamento qualitativo del naviglio peschereccio. I 150 milioni stanziati lo scorso anno con la nota legge 8 gennaio 1952, n. 20, non possono recare che un appena sensibile vantaggio a tale rinnovamento, ove si pensi che il costo medio di un motopeschereccio mediterraneo moderno completamente attrezzato è di circa 30 milioni.

Malgrado le statistiche ufficiali e malgrado l'opera indubbiamente benemerita svolta dal Ministero della marina mercantile a favore della pesca, è bene rilevare che tuttora il 70 per cento del naviglio non è in condizioni di piena efficienza: esso è costituito di vecchie unità, rabberciate alla meglio nel periodo dell'euforia peschereccia dell'immediato dopoguerra.

Non si esagera quindi affermando che è antitecnico e quindi antieconomico.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Non si ritiene sia il caso di aumentare il numero totale delle unità della pesca meccanica, ma bensì di sostituire quelle vecchie con nuovi natanti, rispondenti ai criteri della moderna tecnica del settore.

In questi ultimi tempi la produzione ittica ha presentato uno sviluppo evolutivo verso nuovi sistemi ed attrezzi: quando si parlava di pesca meccanica, finora, s'intendeva quella cosiddetta a « strascico », mentre ora, specialmente in Sicilia, è largamente diffusa la pesca con grandi reti di aggiramento (« ciancioli », « saccoleve »), capaci di catturare enormi quantitativi di pesce turchino, con l'ausilio di fonti luminose potentissime.

A tale tipo di produzione ittica sono state adattate le unità della pesca a strascico, che vi sono adibite durante la stagione dei grandi passaggi del pesce turchino; ma occorrerebbe costruire motopescherecci appositamente studiati, in modo che corrispondano alle esigenze tecniche peculiari di questo tipo di cattura.

Imprevisti orizzonti sono poi stati aperti alla pesca meccanica dai nuovi sistemi sperimentati da alcune aziende ittiche, per quanto riguarda la pesca vagantiva del tonno.

Ora nuovi studi ed esperienze, incoraggiati dal Ministero della marina mercantile, hanno aperto la possibilità di effettuare grandi catture, inseguendo le migrazioni intergenetiche del tonno giovane.

Per questo tipo di pesca sono necessari natanti ed attrezzi; aventi caratteristiche diverse da quelle presentate dai motopescherecci tradizionali.

Un primo provvedimento atto a rendere possibile l'ammodernamento del naviglio potrebbe essere quello di stabilire, anche per la pesca, di estendere ad essa quanto è stato già fatto a favore della marina di cabotaggio, con la concessione di un premio di demolizione delle vecchie unità, con obbligo di ricostruzione, tecnicamente vigilata.

Onorevole ministro, ritengo sia necessaria una assicurazione da parte sua, nella certezza che non le sarà sfuggita l'importanza dell'argomento.

Altro mezzo, atto a rendere possibile l'ammodernamento in questione, sarebbe, oltre quello costituito da contributi statali a fondo perduto, l'effettiva realizzazione del credito peschereccio (del quale finora molto si è parlato, ma poco concretato) come credito specializzato, con lo stanziamento di somme adeguate alle necessità del rinnovo dei mezzi

con fondi di rotazione, così come previsti dalla recente legge sulla massima occupazione. Tale tipo di credito dovrebbe essere gestito da quegli istituti bancari che hanno la gestione delle casse dei mercati ittici, così come è loro fatto obbligo per legge.

Ma, accanto al rinnovamento del naviglio destinato alla produzione ittica vera e propria, dovrebbe prevedersi anche la costruzione delle cosiddette « portolate », che sono navi frigorifere, destinate a raccogliere il pescato delle flottiglie occupate nelle operazioni di pesca, per trasportarle, in perfetto stato di conservazione, verso i porti di approdo più opportuni per la migliore vendita del prodotto stesso, che potrà così essere spedito verso l'interno del paese, alle località di maggior consumo o verso gli stabilimenti conservieri.

Con l'adozione delle « portolate » si eviterebbe di costringere i singoli motopescherecci ad allontanarsi dai banchi di pesca.

Altra necessità di nuove costruzioni navali a vantaggio della pesca è costituita dalla esigenza di moderni e veloci guardiapesca, da adibirsi alla vigilanza contro la pesca di frodo. Le somme fin qui stanziati a tale scopo sono del tutto inadeguate: ogni compartimento marittimo dovrebbe avere il suo guardiapesca veloce e capace di tenere il mare con qualunque tempo. I compartimenti marittimi sono 35, il costo di un buon guardiapesca non può essere inferiore a una quindicina di milioni, mentre sul bilancio è prevista l'esigua cifra di 8 milioni.

E vengo ora a trattare la questione dei mercati ittici. La legge 12 agosto 1938, n. 1487, che regola tale materia, dispone che la gestione dei mercati ittici spetti ai comuni i quali hanno la facoltà, se credono, di cederla agli enti economici dei pescatori. Ne sono derivati dei veri e propri assurdi, in quanto i notevoli utili di mercato sono stati devoluti ad attività e spese che nulla hanno a che fare con la pesca e con i pescatori. Poiché è giusto che il frutto di tanta fatica e di tanto rischio vada a vantaggio della categoria lavoratrice, che lo ha prodotto, faccio voti perché trovi accoglimento favorevole dagli altri ministeri interessati il disegno di legge, apprestato dal Ministero della marina mercantile, inteso a riparare questa ingiustizia. Tale legge assegnerebbe la gestione dei mercati agli enti economici dei produttori, e costituirebbe motivo di soddisfazione delle categorie interessate.

Ultimo argomento è quello che si riferisce ai porti pescherecci e porti-rifugio. Il

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

relatore ha accennato alla importanza di questo problema che merita tutta l'attenzione del Ministero della marina mercantile e di quello dei lavori pubblici.

Lunghi tratti delle nostre coste mancano di porti e quelli che esistono sono assolutamente inadeguati alle necessità. Valga come esempio quello di Sciacca, nato quando in quel centro peschereccio della costa occidentale siciliana non vi erano che poche barche a remi, o a vela della piccola pesca. Oggi esso è diventato, invece, un importante centro di pesca meccanica industriale, dove le unità sono talmente ammassate le une contro le altre, talvolta in varie file, da costituire un grave pericolo e, insieme, una perdita di tempo prezioso, per rendere possibile l'uscita di tutta la numerosa flottiglia.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ella sta saccheggiando il campo dell'onorevole Borsellino!

DI LEO. No, siamo già d'accordo.

Occorre, pertanto, affrettare le pratiche relative ai lavori in questo, e nell'ancora più importante porto di Mazara, che contende a San Benedetto il primato nazionale peschereccio.

Non meno grave è la carenza dei porti-rifugio, particolarmente necessari per la salvaguardia della vita dei lavoratori e per la preservazione del naviglio. Mi risulta che sia il problema dei porti pescherecci, sia quello dei porti-rifugio, sono stati fatti oggetto di un completo studio da parte di apposita commissione dell'associazione per lo sviluppo industriale del Mezzogiorno (Svimez). Faccio voti che questi studi valgano ad imprimere alle auspiccate provvidenze governative, in tal senso, un ritmo più celere.

E, a conclusione di questo mio breve intervento, desidero segnalare la disagiata situazione dei porti della provincia di Agrigento, e precisamente Lampedusa, Licata, Porto Empedocle e Sciacca.

A questo riguardo, debbo dare al sottosegretario Tambroni la più aperta attestazione per il vivo interessamento dimostrato nella trattazione dei suddetti problemi e per il particolare amore avuto in favore dei pescatori di Lampedusa, i quali nel periodo invernale (e non esagero, perché tutto ciò è a sua conoscenza, onorevole Tambroni) debbono ricorrere a mezzi estremi, pur di sfamare i propri figliuoli e la propria famiglia.

È una situazione veramente tragica, che merita la nostra considerazione, per cui la invito, onorevole sottosegretario, a proseguire decisamente nell'opera di elevazione

di una classe così disagiata, che merita ogni premura da parte delle autorità competenti.

Ma ancora vi è molto da fare: si è appena all'inizio, vi sono molte promesse, ma attendiamo concrete realizzazioni.

Segnalo la situazione dei porti di Licata, Porto Empedocle e Sciacca che, per l'attrezzatura inadeguata, per lo stato di abbandono in cui si trovano, non possono corrispondere alle esigenze dei traffici ed alle necessità delle rispettive marinerie: occorrono nuove banchine, nuovi scali di alaggio, banchine di carenaggio, scavi di fondali, mercati ittici, case ai pescatori, sedi di industrie di trasformazione, di conservazione del pescato e di estrazione dei sottoprodotti, nonché di fabbricazione di attrezzi e di natanti.

Tutto un complesso di opere, di interventi che, su iniziativa del ministro della marina mercantile, dovranno essere concordati e portati ad esecuzione senza dilazione, perché la pesca e le attività ad essa connesse sono il fulcro della economia di questi centri e rappresentano il cespite precipuo di vita e di progresso di tenaci e laboriose popolazioni. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Simonini:

« La Camera,

ritenendo indispensabile ed urgente la soluzione del problema della organizzazione dei servizi tecnici del Ministero della marina mercantile, che devono essere adeguati alla importanza che la loro funzione riveste e che sempre più si estenderà con gli ulteriori sviluppi della politica marinara italiana,

impegna il ministro della marina mercantile a sospendere il progettato concorso straordinario per titoli per il conferimento di posti nel ruolo tecnico di gruppo A, previsti dalla legge istitutiva del Ministero (legge che per questo particolare aspetto si è rivelata assolutamente insufficiente) e ad affrontare quindi e risolvere in modo organico e definitivo il problema dei servizi tecnici del Ministero stesso ».

L'onorevole Simonini ha facoltà di svolgerlo.

SIMONINI. Onorevoli colleghi, signor ministro, non è mia abitudine sottrarre tempo prezioso alla Camera su argomenti particolari come quelli che possono essere trattati in un ordine del giorno; ma ho ritenuto di non potermi sottrarre al dovere di richiamare la sua attenzione, signor ministro, su un problema di una grande importanza per il mini-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

stero che ella tanto saggiamente dirige, quale è il problema della organizzazione dei servizi tecnici del ministero stesso.

Mi ha suggerito l'idea di questo brevissimo intervento e della presentazione di questo ordine del giorno, che ha particolare riferimento al problema dei servizi tecnici della marina mercantile, una notizia diffusa dalla agenzia *Ansa*, alcuni giorni fa, secondo la quale all'esame del Consiglio dei ministri era un provvedimento legislativo tendente ad ottenere l'autorizzazione per indire un concorso per il conferimento dei posti nel ruolo tecnico di gruppo A previsto dalla legge istitutiva del ministero stesso.

Ora, chi conosce un po' le vicende di questo ministero « cenerentola », chiamiamolo così, per ripetere un appellativo che ella, onorevole ministro, in altre occasioni, ebbe ad usare (e purtroppo risponde alla situazione), ricorderà che quella legge istitutiva subì qualche anno fa delle modifiche e il Ministero ebbe un discreto ampliamento dei suoi servizi amministrativi.

Infatti, le direzioni generali da due furono portate a quattro e contemporaneamente furono in certo qual modo accresciute tutte le attrezzature amministrative del Ministero della marina mercantile. Si deve poi riconoscere che il valore degli uomini che occupano i posti direttivi nel dicastero della marina mercantile, in effetti, è tale da poter compensare molte delle lacune che sono state la conseguenza inevitabile della improvvisazione nella quale il ministero stesso è nato e ha funzionato in questi primi cinque o sei anni. Tuttavia, quando quella legge subì l'ampliamento cui ho accennato rimase una grave lacuna: quella dei servizi tecnici. Il ministro che allora si occupò di questo problema, nell'intento di non compromettere il completamento della riforma generale del ministero, abbandonò la sua primitiva intenzione di allargare e potenziare i servizi tecnici. Non ho bisogno di dire a lei, onorevole Cappa, quale importanza rivestano questi servizi tecnici per la funzionalità del ministero che ella dirige, né ho bisogno di dirlo a quei pochi colleghi che sono presenti e che certamente hanno conoscenza e competenza in questa materia. Ora, questi servizi tecnici si trovano in una situazione precaria, ed è evidente che tale situazione non può certamente durare all'infinito. Quindi, date le complesse difficoltà che questi servizi devono affrontare per assolvere i loro compiti, è necessario che i cittadini che intendono abbracciare questa carriera abbiano particolari requisiti, preparazione

culturale tecnica e capacità non comune, ma perché essi accedano alla carriera si deve assicurare loro qualche possibilità di carriera. La passione da sola non dà da vivere, né si può vivere di sola gloria. Infatti, mi pare che attualmente, la carriera per questi funzionari è limitata al sesto grado ed è quindi una carriera che non può essere che riservata a coloro che non sono riusciti ad affermarsi in una libera professione o che non hanno conquistato un posto in altri rami dell'amministrazione statale. Ripeto, questa carriera è circoscritta agli elementi che potrebbero dare poco affidamento circa lo sviluppo dei servizi tecnici del ministero stesso. Lo stesso ministro che propose, ottenendo l'approvazione da parte del Parlamento, l'assestamento attuale del Ministero della marina mercantile, rifiutò di bandire quel concorso, per il quale lei avrebbe, secondo la notizia dell'*Ansa*, richiesto l'autorizzazione al Consiglio dei ministri, perché si proponeva, se le cose fossero andate in modo diverso, di approfittare della prima occasione favorevole per ottenere, (vincendo, si capisce, le resistenze del Tesoro) di operare la trasformazione dell'ufficio tecnico, allargando i ruoli e consentendo lo sviluppo della carriera fino al grado IV, o, almeno, fino al grado V, sulla linea di un progetto di legge, che era stato presentato — e poi ritirato — poiché si sperava che il problema fosse risolto dal provvedimento di assestamento del ministero — da alcuni senatori nel 1949.

Allo stato delle cose, signor ministro, credo sarebbe grave errore insistere nel voler bandire questo concorso, perché potrebbe ad esso capitare la stessa sorte di concorsi in precedenza tentati: cioè, che rimanesse deserto, appunto perché tale carriera non offre possibilità di sviluppo.

Penso che convenga, come io propongo nel mio ordine del giorno, sospendere questo concorso, porre allo studio nuovamente il problema — il che, tenuto conto dell'esperienza, si può fare anche rapidamente — e provvedere ad una diversa, più completa, definitiva e soddisfacente riorganizzazione degli uffici tecnici della marina mercantile.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo e Tozzi Condivi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

preso atto con vivo compiacimento dello sviluppo della marina mercantile,

invita il Governo

1°) ad affrontare decisamente il problema della organizzazione unitaria della navi-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

gazione aerea e di quella marittima, in modo da coordinarle, come esige la loro complementarità;

2°) a predisporre con urgenza ulteriori provvedimenti per le costruzioni navali, i quali consentano il graduale rinnovamento della flotta mercantile ed assicurino lavoro ai cantieri, favorendone la razionale riorganizzazione;

3°) a completare i lavori di ricostruzione portuale e a favorire la costruzione di nuovi porti pescherecci e turistici;

4°) a disciplinare la concessione degli arenili in modo più rigoroso e più rispondente alle crescenti esigenze turistiche ».

L'onorevole Russo ha facoltà di svolgerlo.

RUSSO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione del bilancio richiede anche una valutazione dell'opera compiuta nel periodo precedente dal Ministero, il cui bilancio è oggetto dell'esame della Camera; ora questa valutazione non può che chiudersi con un giudizio pienamente favorevole. Tre leggi di fondamentale importanza, che erano state oggetto di discussione nei bilanci precedenti, sono state infatti approvate negli ultimi mesi: la legge per la pensione ai marittimi, dovuta all'opera del ministro e del sottosegretario onorevole Tambroni, che tanto si è interessato di questo argomento; la legge per le petroliere, i provvedimenti per il naviglio minore.

È stato pure accolto un voto, espresso dalla Camera con l'approvazione di un ordine del giorno dell'onorevole Pertusio, in sede di discussione del bilancio della marina mercantile del 1949 con l'emanazione del regolamento del codice della navigazione.

Da questa esperienza passata noi traiamo motivo di fiducia per l'avvenire; con speranza, che si diffonda sempre più nel nostro paese l'interesse per i problemi della marina mercantile, fondamentali per lo sviluppo della nostra economia.

Nel mio ordine del giorno, che è stato firmato anche dall'onorevole Tozzi Condivi, mi soffermo su alcuni problemi, che esaminerò brevemente.

Primo problema: unificazione dei servizi aerei con i servizi marittimi.

Una delle caratteristiche di questo dopoguerra è stata indubbiamente quella dello sviluppo della navigazione aerea. Se noi calcoliamo che nel 1950 oltre 30 milioni sono stati i passeggeri delle linee di navigazione aerea, se consideriamo che per le rotte verso l'America del nord e l'America del sud il

movimento aereo supera oggi il movimento passeggeri per via mare, ci rendiamo conto dell'importanza di questo fenomeno e della necessità che il nostro paese sia presente in questo sviluppo della navigazione aerea. Vi sono paesi più piccoli del nostro — come l'Olanda ed i paesi scandinavi — che hanno dedicato una particolare cura ed attenzione nel risolvere il problema della navigazione aerea. È indispensabile che la navigazione aerea e marittima siano unificate in un unico ministero: occorre una unità di indirizzo per garantire che questi due fondamentali servizi, complementari l'uno all'altro, siano sviluppati nello stesso senso. È evidente che questo compito non può essere affidato al Ministero della difesa. Su questo argomento ordini del giorno sono stati presentati durante la discussione dei bilanci dei trasporti, della marina mercantile e della difesa degli scorsi esercizi finanziari.

Con il mio ordine del giorno desidero richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sulla necessità che questo problema sia risolto per non trovarci domani in condizioni di grave inferiorità rispetto agli altri paesi. Basta esaminare come è organizzata la navigazione aerea in tutti gli altri stati per rendersi conto come l'Italia sia il solo stato in cui la navigazione aerea civile dipende dal Ministero della difesa.

Il secondo problema concerne la ricostruzione dei porti. Su questa strada indubbiamente si è compiuto molto cammino. Chi rammenta la situazione dei nostri porti nel 1945, al termine della guerra, ricorda quale senso di profondo dolore provassimo noi, abitanti di città di mare, nel vedere la situazione della marina mercantile e dei nostri porti, e si rende conto della grande opera di ricostruzione che è stata compiuta. Però occorre completare quest'opera di ricostruzione; occorre completarla perché il problema dei traffici marittimi diventa sempre più difficile.

Oggi vi è, per i nostri porti della Liguria (per il porto di Genova e quello di Savona), il problema della concorrenza dei porti del Mare del Nord ed il problema del traffico svizzero — che è stata una delle risorse fondamentali nel 1946-47-48 — diventa un problema di concorrenza. Dobbiamo quindi attrezzare i nostri porti non nell'interesse locale, esclusivo, campanilistico, ma nell'interesse dell'economia nazionale. Quando penso che il porto della mia Savona ha possibilità di sbarco di 12.500 tonnellate al giorno e possibilità di smistamento di sole duemila tonnellate al giorno perché il traffico ferroviario non

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

consente più di tanto, credo che noi compiamo un delitto non soltanto nei confronti della città di Savona, ma nei confronti dell'intera economia nazionale non risolvendo questo problema. È necessario che si completino le attrezzature portuali: lo chiediamo non in nome di una città o di una regione, ma in nome del nostro paese per lo sviluppo dei traffici.

Vi è poi il problema di dare un regolamento alle aziende dei mezzi meccanici. Al riguardo bisogna vincere la resistenza del Ministero del tesoro: occorre che questo Ministero si renda conto che i lavoratori delle aziende dei mezzi meccanici non possono essere parificati ai salariati dello Stato, perché essi vivono in un ambiente particolare, accanto ai lavoratori del porto, per cui bisogna dare a questi lavoratori un guadagno corrispondente al lavoro da essi effettivamente prestato.

Vi è poi il problema di alcuni statuti di enti portuali e mi richiamo particolarmente allo statuto dell'ente portuale Savona-Piemonte, che devono essere modificati. Proposte sono state avanzate dagli enti associati: occorre che il Ministero approvi questo statuto al più presto e ponga termine ad una situazione anormale, per cui l'ente portuale invece di ricevere un contributo dallo Stato, paga le spese di illuminazione e di manutenzione ordinaria, assumendosi oneri che in tutti gli altri porti sono sostenuti dall'amministrazione statale.

Strettamente connesso al problema della ricostruzione dei porti è quello della costruzione di nuovi porti pescherecci e turistici. Anche a questo riguardo basta confrontare lo sviluppo che il turismo a mezzo di *yacht* ha lungo la vicina costa francese con quello che si svolge presso le nostre coste, per comprendere quanta importanza abbia l'incremento dei porti pescherecci e turistici.

Nel secondo punto del mio ordine del giorno si richiama la necessità di risolvere urgentemente il problema dei cantieri navali, sul quale hanno parlato con maggiore competenza della mia altri oratori nel corso della discussione generale. Mi limito a dire come siano stati utili tutte le leggi straordinarie in un momento straordinario: esse furono indispensabili per dare lavoro ai nostri cantieri, e per ricostruire la nostra flotta mercantile.

Occorre però oggi una legge che risponda ad un altro criterio: quello di consentire il rinnovamento della nostra flotta, e contemporaneamente la riorganizzazione dei nostri cantieri. E bene ha fatto, a mio giudizio, il

ministro a nominare una commissione di studio, perché vi è un problema di impostazione politica, per cui occorre che lo Stato intervenga a sostenere le costruzioni navali, così come fanno tutti gli altri paesi (vi è una legge francese che saremmo molto lieti se potesse essere applicata nel nostro paese a favore delle nostre costruzioni marittime); ma, stabilito il principio dell'intervento, era necessario sentire il parere dei tecnici e dei competenti, affinché questa legge potesse essere il più rispondente possibile, da una parte agli interessi della nostra flotta da ricostituire e dall'altra agli interessi dei nostri cantieri e delle nostre maestranze.

Un ultimo argomento — non certo per importanza — è quello degli arenili e delle spiagge. Onorevole ministro, noi abbiamo ancora una legge che risale ad un'epoca in cui le spiagge non avevano nessun interesse e nessun valore per il turismo. Questa legge — lo so — è applicata oggi con molta moderazione: sia lei, onorevole ministro, sia i ministri che l'hanno preceduta, hanno dato disposizioni perché siano sentiti i pareri degli enti locali; delle amministrazioni comunali e delle aziende di soggiorno per la concessione degli arenili.

Ma non sono sufficienti le circolari. Occorre che vi siano disposizioni di legge, che, soprattutto per le località dove è prevalente l'interesse turistico, richiedano il parere obbligatorio del comune e dell'azienda di soggiorno per le concessioni. Le spiagge sono una ricchezza troppo preziosa per il nostro paese, perché ci sia lecito distruggerle. Se noi esaminassimo le distruzioni che si sono operate nel passato, ci rendiamo conto della grave responsabilità che ci siamo assunti. E quando leggiamo di mareggiate che distruggono le costruzioni ferroviarie e le strade, imputiamo il danno alla violenza del mare, senza renderci conto che i colpevoli siamo noi uomini che abbiamo sottratto le spiagge al mare, per risparmiarne pochi centesimi nelle costruzioni.

Questo problema è vitale per l'economia del nostro paese, per difendere gli interessi turistici, per non dover disperdere il danaro dello Stato con la distruzione di opere stradali e ferroviarie.

Onorevole ministro, mi auguro che, come discutendo il bilancio di quest'anno, noi possiamo compiaceri nel vedere con quale impegno il Ministero che lei presiede ha saputo affrontare e risolvere i problemi della nostra marina mercantile, che erano stati oggetto di esame nelle precedenti discussioni, coloro che prenderanno la parola sul bilancio della marina

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

mercantile dell'anno prossimo possano dire che i problemi di cui ho parlato sono avviati ad una favorevole soluzione. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Sailis:

« La Camera,

considerato che lo Stato sovvenziona le linee di navigazione di preminente interesse nazionale — gruppo Fimmare — che attraverso l'I. R. I. sono patrimonio dello Stato stesso;

considerato che in generale dette società hanno aperto in tutta Italia ed all'estero sedi decorose e tali da giovare al prestigio della navigazione italiana, sia sotto il profilo tecnico dei servizi, sia sotto il profilo turistico,

invita il Governo

a voler intervenire perché, in particolare per le agenzie della società Tirrenia, e segnatamente per quella di Roma (ubicata in un sottosuolo, insufficiente tecnicamente alle esigenze del traffico ed antiestetica ed indecorosa dal punto di vista turistico), siano predisposti locali capaci, idonei e decorosi, quali tutte le altre agenzie delle società del gruppo che adempiono alle stesse funzioni ed ai medesimi servizi ».

Poiché l'onorevole Sailis non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo. Segue l'ordine del giorno Polano:

« La Camera,

constatato che le comunicazioni marittime della Sardegna, quali esse attualmente sono, non corrispondono alle esigenze dell'isola,

chiede al Governo

1°) di mettere subito in linea, appena pronta, sulla Olbia-Civitavecchia, la seconda motonave da 5.250 tonnellate, insieme alla *Sicilia* attualmente in servizio sulla Napoli-Cagliari-Civitavecchia;

2°) di migliorare i servizi marittimi tra la Sardegna ed il Nord-Italia, particolarmente sulla linea Portotorres-Genova ».

Poiché l'onorevole Polano non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerlo. Segue l'ordine del giorno Liguori:

« La Camera,

considerato che la ricostituzione del tonnellaggio anteguerra costituisce un passo notevole;

considerato, tuttavia, che occorre rinnovare la flotta, acquistando naviglio di età re-

cente e di qualità, con nuove costruzioni e con facilitazioni degli acquisti di navi idonee all'estero;

considerato che è necessario provvedere al risarcimento dei danni di guerra;

tenuto conto che il credito navale va potenziato,

invita il Governo

ad ispirare le sue direttive a tali criteri ».

L'onorevole Liguori ha facoltà di svolgerlo.

LIGUORI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, nonostante i rilievi che sono stati fatti dall'opposizione, noi dobbiamo vivamente compiacerci del fatto che il tonnellaggio della nostra flotta sia giunto al traguardo di prima della guerra. Dobbiamo tener presente che la nostra flotta era ridotta a meno di 400 mila tonnellate. Di quest'opera di ricostruzione va data ampia lode ai ministri che si sono succeduti al dicastero della marina mercantile, dall'onorevole Aldisio all'onorevole Cappa, che, per due volte, ha retto quel Ministero, apportandovi la sua passione di ligure, la sua tenacia, la sua competenza. Con il ministro hanno collaborato, da una parte i funzionari del suo dicastero, dall'altra gli armatori tutti, dagli armatori liberi alla Fimmare. Premessi questi brevi cenni, anche in risposta alle critiche dell'opposizione, vorrei, sommariamente, ricordare i dati: noi abbiamo al 1° marzo 1952, su 3 milioni e 363 mila tonnellate di costruzioni post-belliche, soltanto 337 mila 458 tonnellate di nuova costruzione, mentre il resto della nostra flotta è costituito da navi recuperate e ripristinate, giusta il decreto-legge 18 ottobre 1945, n. 685, tra grandi e piccole unità 288 mila 765 tonnellate; navi restituiteci o compensate con altro tonnellaggio di paesi nemici 148 mila 165 tonnellate; *Liberty* T2, N3, ceduteci ratealmente dagli Stati Uniti, circa 1 milione di tonnellate; acquisti di seconda mano all'estero, tra i quali vi sono anche navi di qualità, ma in numero trascurabile. Tra questi meritano di essere ricordate le bananiere *Jole Fassio* e *Giuliana Fassio*, che veramente fanno onore alla nostra marina.

Dicevo che bisogna aver comprensione della situazione nella quale ci siamo trovati. Infatti, la situazione attuale è ben diversa da quella nella quale si iniziò la ricostituzione della nostra flotta. Era quello il tempo dei recuperi, era quello il tempo dell'acquisto di navi estere di seconda mano, perché non si poteva fare diversamente. Di tanto in tanto affiorano da parte dell'opposizione cri-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

tiche circa l'acquisto delle navi all'estero. Ma si dimentica quali fossero le condizioni dell'industria siderurgica nel momento in cui si iniziò la ricostituzione della marina mercantile, si dimentica l'urgenza di disporre tempestivamente del naviglio necessario per i nostri traffici, necessario per dar lavoro alla gente di mare ed ai portuali. Voglio qui ricordare, in risposta alle critiche, che nel febbraio 1948 a Genova nel convegno del collegio nazionale degli ingegneri navali e meccanici italiani si mise in rilievo l'importanza dell'acquisto delle navi estere.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile.*
Delle *Liberty* anche.

LIGUORI. Mi riferisco precisamente alle *Liberty*. Le *Liberty* in fondo sono dei *tramps* per traffico vario. Ebbene, fu riconosciuto allora dai competenti, riuniti a convegno, che queste navi hanno qualità nautiche, in zavorra, notevoli, che possono essere migliorate con opportuni lavori; che le avarie alle linee degli alberi e la perdita conseguente delle eliche possono essere vinte mutando eliche e numero di giri, che le debolezze, specialmente dei timoni, possono essere superate, e infine per quanto riguarda il consumo, di cui ha parlato l'onorevole Salerno (26 tonnellate di nafta al giorno) si può ovviare con trasformazioni opportune. In un mio precedente intervento ho ricordato una trasformazione in motonave fatta dalla Italtavi per la « Italcielo » che ebbe appunto un notevole successo.

Specialmente negli anni dell'immediato dopoguerra noi dovevamo ricorrere al recupero e all'acquisto di navi di seconda mano. Adesso noi dobbiamo adeguare la ricostruzione della marina mercantile ai nuovi tempi. È stato rilevato da altri colleghi che la percentuale di navi italiane con una anzianità superiore ai venti anni è maggiore di quella che si ha nelle flotte di tutto il mondo, essendo del 31,8 per cento contro il 20 per cento.

Nella nuova fase è necessario affrontare la situazione con diversi criteri. Io stesso lo dissi in altri interventi, che non starò a ricordare per brevità. Ma vorrei ricordare soprattutto il mio intervento del 1949, nel quale dissi che occorreva « un programma di ampio respiro, un programma che avesse uno sviluppo di almeno 10 anni, in modo da consentire agli armatori ed ai cantieri di guardare molto lontano e di mettersi in condizioni, in vista della continuità del lavoro sul quale devono poter fare affidamento, di affrontare le notevoli spese occorrenti al rimodernamento degli impianti indispensabili per conseguire

quella necessaria economia e discesa dei costi che interessa soprattutto lo Stato, il quale si è dovuto ora addossare l'onere non indifferente dei maggiori costi dell'industria cantieristica nazionale ».

Questo dicevo allora ed il ministro dell'epoca aderì pienamente alle mie osservazioni. Purtroppo non se ne fece gran che e si tirò avanti con le leggi-tampone. Io non voglio svalutare queste leggi, né quella ideata dal ministro Cappa nel 1947, che divenne la legge Saragat, né quella del 1952 che ha consentito l'impostazione di 286.738 tonnellate di naviglio cisterniero. Ma le leggi-tampone, come hanno detto tutti i colleghi intervenuti e come è convinto, io ritengo, lo stesso ministro Cappa, devono cedere il passo a una più ampia visione del problema.

A tale visione si ispira l'ampia e pregevole relazione presentata dal senatore Corbellini, all'altro ramo del Parlamento, il quale chiede appunto un programma poliennale, e alla stessa visione si ispira anche la altrettanto pregevole relazione del collega Petrucci che sostiene appunto un programma ad ampio respiro.

Siamo pertanto tutti d'accordo, perché un programma poliennale risolverebbe il problema dei cantieri navali e corrisponderebbe alle esigenze dei nostri traffici. Invero, pur avendo quasi raggiunto il tonnellaggio anteguerra, abbiamo bisogno ancora di un paio di centinaia di migliaia di tonnellate per superarlo. D'altra parte al momento dello scoppio del conflitto avevamo in corso la costruzione di un notevole tonnellaggio e, infine, le nostre esigenze sono di parecchio cresciute in questi ultimi dodici anni.

Occorre inoltre provvedere al rinnovamento della marina mercantile e sarebbe opportuno notare che noi abbiamo attualmente una partecipazione al traffico dei nostri porti inferiore a quella che avevamo nell'anteguerra.

Sono persuaso, tenuto conto dei precedenti, della tendenza all'incremento del nostro tonnellaggio, della posizione geografica dell'Italia, dell'esempio offertoci dalla Norvegia, che l'auspicato programma decennale dovrebbe mirare all'acquisizione di una flotta di almeno 5 milioni di tonnellate e al graduale rinnovamento del naviglio.

Il ministro Cappa si è messo su questa via. Lo fa sperare la costituzione di una commissione di esperti incaricata di studiare e preparare proposte concrete per una legge organica con effetto continuativo.

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Che cosa occorre fare per attuare un vasto programma di ricostruzioni navali?

È noto che le costruzioni navali in Italia costano molto più che all'estero. Il confronto più comune è quello fra i nostri cantieri navali e quelli inglesi. Le leggi finora approvate hanno mirato alla compensazione dei maggiori costi che costituiscono il maggior ostacolo assieme a quello del mancato riconoscimento dei danni di guerra. Anche questo ultimo problema è vastissimo, ed investe tutta la nazione. Il disegno di legge per il risarcimento a tutti i danneggiati è in corso di esame e il Governo ha avuto la realistica visione che la ricostruzione dei beni perduti o danneggiati dalla guerra costituisce il più economico e produttore degli investimenti.

Invero, di solito, la ricostruzione costa meno della costruzione *ex novo*. Essa favorisce l'afflusso al processo produttivo di capitali in misura almeno uguale ai contributi statali.

Per quanto riguarda la marina mercantile si verifica una particolare situazione: mentre i proprietari di immobili danneggiati, specialmente di fabbricati, conservarono almeno il suolo, i proprietari di navi perdettero totalmente i loro beni. Inoltre le navi requisite o danneggiate dallo Stato erano assicurate contro il rischio-guerra, ma la relativa indennità di perdita fu liquidata secondo la valutazione politica e la valutazione di tabella dell'epoca. Inoltre l'indennità di perdita, liquidata in moneta svalutata, costituisce il corrispettivo contrattuale dei premi pagati o trattenuti dallo Stato in moneta sana.

Di qui la richiesta degli armatori che venga considerata l'indennità liquidata quale acconto sul risarcimento che verrà concesso a tutti i danneggiati di guerra.

Opportunamente il comitato ristretto, espresso dalla Commissione speciale, ha ammesso al risarcimento anche le navi superiori a 1000 tonnellate di stazza lorda originariamente escluse dal disegno di legge.

Tale ammissione potrebbe essere integrata dalla soppressione delle limitazioni che gradano la percentuale del risarcimento.

La ricostruzione della marina mercantile, oltre ad avere le stesse caratteristiche di investimento produttivo mirante anche all'incremento dell'occupazione operaia comune a tutte le categorie industriali, deve avere anche altre finalità: assicurare la continuità dei rifornimenti al paese, anche ai fini della difesa, trasformare la bilancia valutaria dei trasporti marittimi da passiva in attiva. Questa è

fonte valutaria suscettibile di illimitato sfruttamento.

L'esempio ci viene dato dalla Francia e dalla Norvegia. In Francia la ricostruzione integrale della flotta è costata quanto i noli in valuta pagati a bandiere estere per sopperire alla sua mancanza. La Norvegia, di cui ho già fatto cenno, ha quattro milioni di abitanti. Le basterebbero poche centinaia di migliaia di tonnellate di naviglio. Ebbene, grazie al tempestivo risarcimento dei danni di guerra, essa ha raggiunto presto i quattro milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda anteguerra. Ma ha fatto di più, ha superato i sei milioni: il 70 per cento è costituito da motonavi. Essa ha tutt'ora due milioni e mezzo di tonnellate in costruzione, quattro quinti dei quali in cantieri esteri.

Gli auspicati provvedimenti sul risarcimento dei danni di guerra devono essere inquadrati nella nuova legislazione delle costruzioni navali di cui ho fatto cenno. Prima di passare oltre, vorrei far notare che, data la potenzialità dei cantieri italiani, occorreranno molti anni per costruire un notevole tonnellaggio e rinnovare il naviglio. Vorrei che il ministro, d'accordo con quello delle finanze, considerasse l'opportunità di esoneri fiscali per l'acquisto di navi di qualità all'estero.

In passato furono già concessi per l'acquisto di navi di seconda mano; occorre, ora, una rigorosa discriminazione. La trasformazione delle *Liberty* in motonavi o turbonavi si è rivelata utilissima ai fini del risparmio notevole di combustibile, con economia di valuta. Consideri l'onorevole ministro se non convenga favorire tali trasformazioni, con premi ed agevolazioni.

E vengo al problema fondamentale del credito navale. Ho detto che la nostra flotta è invecchiata, formata essenzialmente di navi costruite durante la guerra. Esse potranno diventare antieconomiche, specie in momenti di crisi, che sorgono all'improvviso in una economia come quella mondiale. Non vi è sicurezza del domani. Noi abbiamo navi vecchie e con costi di produzione e di esercizio elevati. Se fossero solo vecchie, la bilancia dei pagamenti potrebbe giovarsene, ma hanno alti costi d'esercizio. Una marina siffatta è esposta a maggiori rischi e viene facilmente eliminata nei periodi di depressione, di concorrenza più aspra.

Pensiamo dunque a costruire la nostra marina. Gli armatori, in genere, non sono in grado di far fronte da soli a tali esigenze. Le condizioni del mercato creditizio non sono le migliori, le più favorevoli per venire incon-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

tro alle esigenze della marina mercantile. Lo Stato, per le sue esigenze, contende all'iniziativa privata il risparmio disponibile. L'iniziativa privata è costretta a rinunciare ad operare o a subire tassi così elevati da pregiudicare in partenza la vita economica delle aziende.

Il denaro non affluisce alla marina mercantile per il tramite degli organismi creati dallo Stato, perché il detentore teme di ricevere, in restituzione, carta di minor valore di quello che aveva al momento della erogazione. La richiesta di alti saggi tien conto delle alee. Gli armatori hanno bisogno di credito, non soltanto per costruire navi, per acquistarle, per rammodernarle, ma anche per condurre l'esercizio, specie perché in alcuni casi i noli in *clearing* non vengono liquidati con quella correntezza che le esigenze di questa attività richiedono.

Il nostro credito è soltanto a medio termine ed è oneroso. Non ostante l'alto costo del denaro, questo non affluisce adeguatamente. Occorre fare in modo da invogliare il risparmiatore verso il settore che si considera. Si è spesso accennato alla eventuale emissione di obbligazioni ancorate all'oro, all'opportunità di rendere compartecipi i possessori di obbligazioni dei periodi floridi che, di tanto in tanto, l'armamento attraversa. Questo si è detto, in Italia: all'estero l'hanno fatto.

La Francia, che pensa seriamente alla sua marina mercantile, costruisce all'interno e all'estero utilizzando una notevole massa di risparmio che è allettata dall'invulnerabilità. Invero, le obbligazioni sono ancorate al marengo. Le condizioni dell'eventuale emissione di obbligazioni si possono concretare favorevolmente anche in Italia. Se son riusciti gli altri, potremo avere successo anche noi. Occorre pensare ad un organismo.

Non vorrei procedere troppo oltre su una strada riservata ai competenti in materia finanziaria. È vero che vi è l'I.M.I., ma esso fa soltanto credito a medio termine, quando lo fa, cioè quando può farlo. Non si potrebbe organizzare il credito navale come si sono organizzati altri crediti particolari, come il credito fondiario e il credito agrario? Si potrebbe ricorrere a vari istituti a seconda delle regioni, vi sono gli istituti di diritto pubblico, il banco di Napoli e la banca nazionale del lavoro per il Mezzogiorno, il banco di Sardegna: il banco di Sicilia per quelle isole, l'istituto di San Paolo e quello delle province lombarde, nell'Italia settentrionale. Si potrebbe anche favorire l'afflusso di capitali esteri con adeguate garanzie, come si è fatto per la Cassa del Mezzogiorno.

Il problema delle linee sovvenzionate minori è innanzi alla Commissione competente. Quello delle linee sovvenzionate maggiori, della società P.I.M., deve essere esaminato tempestivamente. Il problema si è agitato in Italia dal 1860 ad oggi; ogni volta che lo Stato ha cercato di dargli una sistemazione, però, le condizioni che l'avevano determinata non erano più quelle iniziali. Il tempo intercorso fra lo studio dei provvedimenti e la loro approvazione aveva fatto mutare la situazione. Questo è avvenuto perché in tale materia si è preteso di scendere troppo ai dettagli e si è voluto organizzare con troppa minuzia.

Vorrei proporre una maggiore collaborazione, non tra Governo e Parlamento, ma tra burocrazia, Parlamento e ambienti interessati.

Una commissione parlamentare formata di tecnici e studiosi dei problemi marittimi, con l'ausilio degli organi del Ministero della marina mercantile e con la collaborazione dei ceti interessati potrebbe fissare le linee programmatiche alle quali informare il settore delle sovvenzioni. L'esercizio dovrebbe essere lasciato alle aziende armatoriali, giacché qualche linea che oggi merita di essere sovvenzionata potrebbe non meritare la sovvenzione in un momento successivo, e viceversa. La commissione dovrebbe stabilire solo i criteri generali. Ad esempio, si è sempre affermata la necessità di servizi sovvenzionati per il periplo italico e per la linea del nord-Europa. Ma l'esperienza dimostra che esse, in periodo di traffici redditizi, potevano avere frequenze anche molto ridotte; invero, nei settori suddetti, la concorrenza è insopprimibile. Altro esempio: come può spiegarsi la presenza nel Mediterraneo di grosse navi da passeggeri di compagnie straniere (*Independence, Constitution*)? Queste navi toccano in prevalenza porti nazionali. Ed invece le nostre società li scartano per deficienza di traffico. La ragione è la seguente: a fianco a questi transatlantici, noi abbiamo il *Vulcania* e il *Saturnia*, navi che incominciano ad avere una certa anzianità.

Questi tre esempi — periplo italico, linee del nord-Europa, presenza di grosse navi straniere nel Mediterraneo — dimostrano che alcune linee devono essere sovvenzionate per far fronte alla concorrenza straniera in determinati periodi, laddove in altri potrebbero essere ridotte o anche eliminate. Siccome io chiedo un'organizzazione per così dire elastica, occorre determinare con esattezza e larghezza di vedute le linee da sovvenzionare, la durata delle sovvenzioni, la possibilità di

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

spostare le sovvenzioni da un settore di traffico all'altro. Ma per raggiungere tale elasticità occorre prestabilire i criteri di massima e le condizioni sulle quali poggiarli. Questo potrebbe fare la commissione.

A conclusione di questa breve disamina, desidero compiacermi col ministro Cappa per aver portato a termine la sistemazione della previdenza marinara. In tre miei interventi, su ciascuno dei bilanci precedenti, ho parlato delle condizioni dei pensionati della marina. Si deve ora riconoscere che si è fatto un notevole passo, tenuto conto che sulle retribuzioni di 27 mila unità produttive grava l'onere di paghe, pensioni e sussidi a favore di ben 102 mila unità (marittimi imbarcati, senza imbarco, pensionati, questi ultimi — da soli — 26 mila). Se si potrà fare di più a favore dei pensionati della marina mercantile, come si è auspicato, si farà opera giusta e santa. Ma del notevole passo compiuto occorre dare atto. Tanti e tanti altri problemi, da quelli della pesca alle voci del bilancio, meriterebbero esame. Ma abbiamo poco tempo e il Presidente mi richiama. Vorrei solo accennare ad una questione che il ministero dovrebbe risolvere d'accordo con quello della pubblica istruzione. Si dovrebbe render obbligatorio nelle facoltà universitarie di giurisprudenza l'insegnamento del diritto della navigazione. E ciò in considerazione dell'interesse che presenta la materia in un paese marittimo come il nostro ed anche ai fini dei vari concorsi.

A conclusione di questo mio intervento auspico il rinnovamento ed il potenziamento della nostra flotta mercantile, nell'interesse delle maestranze, degli equipaggi, dell'economia marittima, nell'interesse dell'Italia che deve continuare la tradizione nobilissima delle grandi repubbliche marinare e affermarsi sempre più sul mare. (*Applausi al centro e a destra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Borsellino:

« La Camera,

considerato il disagio in cui versa la classe dei pescatori,

invita il Governo

a potenziare massimamente il settore della pesca, nell'interesse dei lavoratori e dell'economia nazionale ».

L'onorevole Borsellino ha facoltà di svolgerlo.

BORSELLINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il nostro paese, ricco di coste, deve necessariamente svolgere una politica

marinara: così come si è fatto nel passato con tanti sacrifici, si dovrà continuare a fare nell'avvenire; in questa politica si inquadra una branca negletta finora, quasi « cenerentola », la pesca.

Parlando di questo problema io non posso, anche per la zona in cui vivo, non avere dinanzi ai miei occhi la situazione tragica e dolorosa di molti nostri piccoli pescatori, che vivono nel bisogno e spesso anche nella nera miseria. Cosicché il problema tecnico, il problema del potenziamento della pesca dal punto di vista meccanico non deve essere disgiunto dal problema umano, dal problema della vita di questi nostri fratelli.

Quanti sono? Quanti vivono con la pesca meccanica? Quanti con la removelica? Quanti sono i natanti? Quanti ne sono in efficienza? Quanti hanno bisogno di trasformazione e di rinnovamento? Si è seguita finora una politica di aiuto della piccola pesca? Ed anche della difesa del prodotto, molte volte pescato con tanta fatica e spesse volte buttato a mare per mancanza di organizzazione?

Intendo riferirmi alla pesca cosiddetta a « cianciolo », per cui i pescatori si spostano nelle zone più pescose, soprattutto nelle acque di Lampedusa, dove manca una attrezzatura adeguata per la conservazione del pesce e difettano nella zona le portolate che potrebbero trasportare il pesce nelle marine più vicine come Mazara, Sciacca e Porto Empedocle.

Esiste una difesa del prodotto? Una giusta protezione doganale, una limitazione dell'importazione? Talvolta basta una semplice assicurazione di interessamento per sostenere il prezzo del mercato a favore dei pescatori, che sono lavoratori con contratto alla parte. Ma spesso accade che le provvidenze vengono ma si risolvono a favore dei commercianti, anziché dei pescatori, che languono nel bisogno.

Si pensi che il guadagno medio annuo di un piccolo pescatore è inferiore alle 100 mila lire.

Ammodernare i mezzi, costruirne dei nuovi, si da trasformare la removelica in motorizzata, dare delle facilitazioni in modo che i lavoratori possano diventare direttamente carattisti del mezzo di lavoro, con o senza l'intervento delle cooperative, di cui alcune efficienti e bene organizzate, altre, invece, sorte solo per la distribuzione degli assegni familiari.

Ammodernare i mezzi non basta, se contemporaneamente all'ammodernamento del naviglio e del materiale in genere non si pensa

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

all'aggiornamento culturale e professionale dei lavoratori.

Il nuovo regolamento di esecuzione del codice della navigazione prevede una serie organica di qualifiche per la pesca.

Ogni zona ha diritto di vedere i propri figli acquistare queste qualifiche.

Poiché sono previsti esami di Stato presso le capitanerie, solo delle scuole bene organizzate ed attrezzate possono svolgere questa attività addestrativa.

L'E.N.E.M. (Ente nazionale educazione marinara) la fa da più di 30 anni in modo soddisfacente. Occorre dare la possibilità a questo ente di istituire proprie scuole almeno nei più importanti centri pescherecci, specialmente del Mezzogiorno, che rappresenta il 70 per cento degli interessi pescherecci.

Occorre, oltre l'ammodernamento dei mezzi, la sistemazione dei porti, insufficienti per l'enorme sviluppo che ha preso la pesca in talune zone, nei porti della Sicilia, particolarmente Sciacca, Porto Empedocle e Licata. In questi ultimi tempi si vede qualche cosa di nuovo in questi porti, nel senso che il problema prospettato da tempo si avvia verso la soluzione, ossia vi sono delle provvidenze che cominciano a dare i loro frutti; occorre anche la sistemazione dei porti-rifugio, di cui si sente la necessità, rilevata anche dall'onorevole relatore. Anche Mazara ha bisogno di una adeguata sistemazione.

Noi vi siamo grati, onorevole ministro, della sua visita in Sicilia e precisamente a Mazara, che ella ha definito come il primo porto peschereccio d'Italia. Ella ha anche visto con i suoi occhi quanto è capace di fare lo spirito di sacrificio, la tenacia dei pescatori, dei piccoli imprenditori; e il suo saluto ai pescatori, che, mentre in alto mare buttavano le reti, erano collegati a mezzo della radio per sentire la parola del ministro della marina mercantile, ci è sembrato non solo un atto di simpatia, ma un atto di solidarietà verso questi lavoratori, che mettendo in pericolo la vita cercano di portare il pane alla loro famiglia e un contributo notevole al benessere dell'economia nazionale.

Ella conosce quanto è dura la vita di questi lavoratori, i quali sparsi lungo le nostre coste non fanno sentire la loro voce, non fanno scioperi, vivono soffrendo, non hanno un trattamento previdenziale, per cui i vecchi pescatori, dopo una vita di lavoro, languono in attesa di un provvedimento che li possa aiutare. Il loro stato ci stringe il cuore, e se noi riconosciamo la fatica di questi lavoratori, perché un diverso trattamento

previdenziale fra quelli della pesca meccanica e quelli del traffico? Faccio a meno di leggere le differenze, che sono notevoli e ingiustificate.

Ammodernare i mezzi, facilitare il credito, così come è stato sempre chiesto, come ha messo in rilievo anche l'onorevole De' Cocchi, nella sua relazione al recente congresso di Ancona. L'onorevole sottosegretario Tambroni sa quante richieste di aiuto vi sono state e che non possono essere tutte evase (vedi legge 8 febbraio 1952), mentre molte di queste richieste sono urgenti e pressanti e dimostrano come è necessario da parte del Tesoro un maggiore finanziamento.

Ricordo che due anni fa, nel cercare di risolvere il problema dell'esenzioni doganali del petrolio per la pesca con le fonti luminose, abbiamo trovato che nello stesso tempo dall'VIII Commissione trasporti veniva approvato un disegno di legge che metteva a disposizione per le baleniere alcuni miliardi, e nel nostro animo si affacciava la situazione tragica e dolorosa dei lavoratori della pesca. L'onorevole Salerno, incontrandosi con me, mi diceva: parla tu che conosci il disagio e la vita dei pescatori. Quei miliardi che giacciono ancora depositati avrebbero potuto contribuire a risolvere in gran parte il problema della pesca in Italia. Io non so se da un punto di vista della produttività sono meglio impiegati i miliardi per le baleniere o quelli spesi per risolvere il problema quotidiano della pesca e della vita dei nostri pescatori.

Al ministro e al sottosegretario onorevole Tambroni, tanto caro al cuore dei pescatori, va la nostra simpatia per l'interessamento a favore della pesca, per la passione nel risolverne i problemi, dalla unificazione dei servizi della pesca, a quelli dei buoni rapporti con i nostri vicini della Tunisia e della Jugoslavia, che hanno le coste più pescose, alle necessità del credito; ma soprattutto, per la conoscenza dello stato di disagio dei nostri pescatori, che l'onorevole sottosegretario ha visitato personalmente.

Prospetto il problema della pesca come un problema di uomini, di nostri fratelli bisognosi, come un problema di solidarietà umana e cristiana.

Concludo rivolgendo un ringraziamento anche al ministro dei lavori pubblici Aldisio, già ministro della marina mercantile: che continui a fare assegnazioni di case ai pescatori, i più bisognosi di tutti i lavoratori italiani. E possano così sorgere dai centri più popolosi della Sicilia fino da Sciacca, Mazara e Porto Empedocle agli altri centri d'Italia, lungo le coste tirreniche ed adriatiche nuove

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

costruzioni di case per i pescatori che segnino l'inizio di un risanamento igienico e morale e di una solidarietà e di una giustizia a tutela del lavoro e della dignità umana. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

PETRUCCI, *Relatore*. Signor Presidente, data l'ora tarda e data là grande responsabilità che incombe sulle mie spalle di relatore, propongo di rinviare il seguito della discussione a domani.

PRESIDENTE. Pongo in votazione questa proposta.

(È approvata).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CORTESE, *Segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, sulla opportunità di provvedere legislativamente al risarcimento dei danni a favore di coloro che abbiano subito carcerazione preventiva, e siano stati poi assolti, e delle vittime di errori giudiziari.

(4247)

« CAPALOZZA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intenda prendere i provvedimenti per il risanamento dei rioni « Terra » e « Piscinella » di Pozzuoli, tenendo conto che alcune migliaia di uomini vivono in condizioni deplorevolissime per l'ambiente e per l'igiene.

(4248) « RICCIO, MAZZA, SICA, CASERTA, TITOMANLIO VITTORIA, LEONE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intenda prendere i provvedimenti per il risanamento della bassa Pozzuoli, ove il bradisismo accentua ogni giorno più l'invasione delle acque, per cui le condotte cloacali sono del tutto insufficienti, con grave danno della igiene.

(4249) « RICCIO, MAZZA, SICA, CASERTA, TITOMANLIO VITTORIA, LEONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali prov-

vedimenti abbia adottato la questura di Ferrara per tutelare dalle vili aggressioni social-comuniste iscritti e simpatizzanti del M.S.I., in provincia di Ferrara; e per conoscere se non ritenga pregiudizievole al morale della popolazione il divieto della questura per un comizio del M.S.I.: divieto che è stato inteso come una mancanza di fiducia delle forze dell'ordine a potere tutelare la libertà di parola dei partiti non socialcomunisti.

(4250)

« MIEVILLE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere se all'alluvione che ha sconvolto il 23 ottobre la città di Napoli non abbiano concorso le tristissime condizioni generali in cui trovasi quella città e se non sia il caso che le autorità competenti provvedano all'attuazione delle opere necessarie.

(4251)

« SALERNO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'interno, per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per la ricostruzione della chiesa parrocchiale della frazione San Giovanni del comune di Zambrone (Catanzaro), ridotta ormai ad un rudero che minaccia di crollare da un momento all'altro e, per tale motivo, non più aperta — da circa due anni — al culto.

« L'interrogante fa presente l'urgenza di ricostruire o, quanto meno, restaurare la predetta chiesa onde rendere possibile ai naturali di quella frazione la necessaria assistenza spirituale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9526)

« FODERARO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare in favore dei sanitari che prestano la loro opera negli istituti carcerari e minorili, i quali vengono considerati ancora come aggregati e, come tali, fruiscono di una retribuzione irrisoria.

« Trattasi di una benemerita categoria di sanitari la cui sistemazione, da tempo attesa, va esaminata con spirito di giustizia e senza ulteriori rinvii. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

(9527)

« FODERARO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dell'industria e commercio e del lavoro e previdenza sociale, per sapere quali provvedimenti intendano prendere per impedire che lo stabilimento « Maniseta » di Casale

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

Monferrato (Alessandria) cessi la propria attività, gettando sul lastrico nuovi disoccupati. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

(9528)

« AUDISIO, LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali urgenti provvedimenti intenda adottare per la tutela dei lavoratori addetti alle cave di tufo, ove, specie in questi ultimi tempi, si sono verificate numerose mortali sciagure. Ultima nel tempo quella in una cava in Marano di Napoli, ove ha perduto la vita un operaio, che ha lasciato nella più squallida miseria la sua numerosa famiglia. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9529)

« SICA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se intenda istituire nel comune di Quarto Flegreo (Napoli) un ufficio telegrafico.

« L'interrogante fa presente che il comune suddetto ha una popolazione di oltre seimila abitanti e dista circa dieci chilometri dal più vicino centro abitato, per cui si avverte moltissimo la mancanza del telegrafo. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9530)

« SICA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle finanze, per sapere quali ragioni si oppongono all'accoglimento delle richieste dei contadini coltivatori diretti, i quali, per il trasporto del vino nei propri fondi, preferirebbero concordare con gli uffici competenti un abbonamento quindicinale o magari decadale o almeno settimanale.

« Tenuto presente che tale vino non viene trasportato che per essere gratuitamente distribuito agli operai, si precisa che la richiesta autorizzazione faciliterebbe il lavoro alla Amministrazione stessa, oltre che giovarle rendendo pressoché impossibile ogni evasione, mentre d'altro canto farebbe economizzare tempo e fastidi ai contadini, che, allo stato delle cose, sono costretti quotidianamente a recarsi negli uffici, talvolta assai lontani dalla loro residenza. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9531)

« D'AMBROSIO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga necessario ed

urgente disporre in Sesto Campano (Campobasso) la istituzione del cantiere-scuola di lavoro « Faiozzi », che, mentre solleverebbe la penosa situazione dei numerosi disoccupati locali, consentirebbe la costruzione di una strada montana di notevole utilità per quella proba popolazione rurale e per la valorizzazione boschiva del contado. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9532)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno intervenire, perché sia subito effettuato il pagamento di quanto dovuto agli allievi del cantiere per carpentieri (numero 55 C-B e 51-52 D) istituito in Larino (Campobasso) sin dal 16 giugno 1952. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9533)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare perché siano al più presto istituiti gli uffici tributari nell'importante comune di Montegiorgio (provincia di Ascoli Piceno), più volte richiesti e sollecitati, per vari motivi di carattere obiettivo, dagli stessi organi periferici del Ministero delle finanze. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9534)

« DE' COCCI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali provvedimenti intende adottare per evitare il ripetersi di una sciagura come quella verificatasi a Napoli a causa di una forte pioggia con crolli, allagamenti, voragini e danni notevoli. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9535)

« MAGLIETTA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sull'offerta in vendita, da parte dell'Istituto autonomo delle case popolari di Roma, di un certo numero di suoi appartamenti a prezzi che non possono essere pagati dagli inquilini o concessionari; e sul conseguente grave pericolo per essi di perdere l'uso dell'immobile. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9536)

« CAPALOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga della massima urgenza impartire di-

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

sposizioni all'ufficio del Genio civile di Salerno, perché porti la sua attenzione sulle attuali condizioni del ponte Camerelle sul torrente Cavaiola, in tenimento di Nocera Superiore (Salerno), il cui letto è colmo di materiale alluvionale, e perché provveda subito ad espurgare il collettore Taverne di detto torrente, ed in primo luogo il canale attraversante l'abitato della cennata frazione, ripieno fino all'orlo di detriti; ponte e collettore che, nella imminenza della stagione invernale, costituiscono un pauroso incubo per la popolazione del menzionato comune che, nel 1949 e nel 1951, ha sperimentato luttuose inondazioni. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9537)

« RESCIGNO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se, in considerazione della innegabile importanza acquistata, per la serietà e la efficacia degli studi che vi si compiono, dall'Istituto universitario di magistero « Giovanni Cuomo » di Salerno, non ritenga giusto, in attesa che il Consiglio superiore della pubblica istruzione si pronunzi sulla abolizione dell'ultimo comma dell'articolo 1 del relativo statuto, che limita l'ammissione al detto Istituto alla popolazione scolastica maschile, abolizione invocata da enti pubblici, associazioni di categorie e privati, estendere, con la urgenza che la cosa richiede, per l'anno accademico 1952-53, l'ammissione stessa almeno alla popolazione scolastica femminile della sola provincia di Salerno. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9538)

« RESCIGNO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Governo, per conoscere se e come intenda arrecare rimedio alla crisi dell'industria canapiera nel Mezzogiorno d'Italia, ed in particolare nella provincia di Salerno, dove ha assunto proporzioni gravissime, suscitando per numerose famiglie di lavoratori lo spettro della fame; e per sapere se — premesso che le cause della crisi stessa sono da ravvisarsi precipuamente nell'acquisto della materia prima a prezzi bloccati (determinati dal C. I. P. in base ai costi di produzione) e da pagarsi anticipatamente al Consorzio, laddove la vendita dei prodotti finiti avviene a prezzi di libera concorrenza, con pagamento da 60 a 120 giorni consegna; nella inoperante applicazione della legge 6 ottobre 1950, n. 835; nel peso della imposta di fab-

bricazione che accresce notevolmente il costo dei prodotti medesimi — non ritenga urgenti le seguenti provvidenze, che la crisi stessa e le sue dolorose conseguenze verrebbero ad attenuare:

a) la cessione della canapa alle industrie a prezzo indipendente da quello corrisposto dal Consorzio ai produttori e agganciato con opportuni parametri all'andamento dei prezzi delle altre fibre tessili;

b) obbligo, da parte delle private ditte tessitrici e confezionatrici meridionali, di rifornirsi dei semilavorati e dei filati occorrenti presso le filature canapiere del Mezzogiorno, ed estensione di tale obbligo alle ditte tessitrici e confezionatrici del Nord, nella misura del 20 per cento;

c) pagamento del prezzo della canapa raccolta nel 1952 alla scadenza di un congruo termine, conforme agli usi di altre industrie, con apposite garanzie a favore del Consorzio nazionale canapa e determinazione degli interessi;

d) abolizione dell'imposta di fabbricazione;

e) concessione gratuita di manufatti di canapa a ceti della popolazione particolarmente bisognosi, in occasione dell'assistenza invernale;

f) riconoscimento ed applicazione, da parte di tutti i datori di lavoro, del contratto nazionale di categoria. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

(9539)

« RESCIGNO ».

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

La seduta termina alle 23,40.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 11 e 15,30:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. *(Approvato dal Senato).* (2685). — *Relatore Petrucci.*

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 23 OTTOBRE 1952

2. — *Discussione della proposta di legge:*

CAMPOSARCUNO ed altri: Proroga del termine di cui alla XI delle « Disposizioni transitorie e finali » della Costituzione. (2804). — *Relatore* Camposarcuno.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (*Approvato dal Senato*). (2706). — *Relatore* Scaglia.

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953. (*Approvato dal Senato*). (2767). — *Relatore* Fassina.

5. — *Discussione della proposta di legge costituzionale:*

Cessazione dalle funzioni dell'Alta Corte Siciliana. (1292-ter). — *Relatore* Tesauro.

6. — *Discussione della proposta di legge:*

LECCISO ed altri: Rinnovazione graduale del patrimonio immobiliare dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato e degli Istituti similari al fine di incrementare le nuove costruzioni, e disciplina di alcuni rapporti fra gli stessi Enti e i loro inquilini. (1122). — *Relatore* Cifaldi.

7. — *Discussione del disegno di legge:*

Norme per l'elezione dei Consigli regionali. (986). — *Relatori*: Lucifredi, *per la maggioranza*, e Vigorelli, *di minoranza*.

8. — *Discussione del disegno e della proposta di legge:*

Concessione di indennizzi e contributi per danni di guerra. (2379);

CAVALLARI ed altri: Risarcimento dei danni di guerra. (1348);

Relatori: Riccio e Troisi, *per la maggioranza*; Cavallari e Sansone, Roberti e Basile, *di minoranza*.

9. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Riordinamento del Tribunale supremo militare. (248). — *Relatori*: Leone Giovanni e Carignani.

10. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra gli Stati partecipanti al Trattato Nord Atlantico sullo Statuto delle loro forze armate, firmata a Londra il 19 giugno 1951. (2216). — *Relatori*: De Caro Raffaele, *per la maggioranza*; Basso, *di minoranza*.

11. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica dell'Accordo in materia di emigrazione concluso a Buenos Aires, tra l'Italia e l'Argentina, il 26 gennaio 1948. (*Approvato dal Senato*). (513). — *Relatore* Repossi.

12. — *Discussione della proposta di legge:*

CAPPUGI: Trasformazione in aumento dell'assegno perequativo o dell'indennità di funzione dell'assegno personale previsto dai commi secondo e terzo dell'articolo 1 della legge 8 aprile 1952, n. 212, recante revisione del trattamento economico dei dipendenti statali. (2720). — *Relatore* Petrilli.

13. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale all'accordo commerciale e finanziario italo-argentino del 13 ottobre 1947, concluso a Buenos Aires l'8 ottobre 1949. (1787). — *Relatore* Vicentini.

14. — *Seguito della discussione della mozione degli onorevoli Laconi ed altri.*15. — *Svolgimento delle mozioni degli onorevoli Pieraccini ed altri, Silipo ed altri.*16. — *Svolgimento della interpellanza dell'onorevole Germani.*

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI
Dott. GIOVANNI ROMANELLI