

CMXCVI.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI VENERDÌ 24 OTTOBRE 1952

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINO

INDICE

	PAG.
Congedo	41927
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione:</i>	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1952-53 (2685)	41927
PRESIDENTE	41927, 41952, 41953
PETRUCCI, <i>Relatore</i>	41927, 41955
CAPPA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	41935, 41952
SALERNO	41953
LA ROCCA	41953
MAGLIETTA	41953
RUSSO	41953
SAILIS.	41953
POLANO	41954
LIGUORI	41954
BORSELLINO	41954

La seduta comincia alle 11.

CORTESE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Ferraris.

(È concesso).

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile.

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

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Petrucci.

PETRUCCI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la nave che trasporta il bilancio della marina mercantile riprende la sua navigazione, per compiere il viaggio che dovrà condurla, dopo altre due tappe, al traguardo dell'approvazione, che è stato posto nel porto di arrivo da parte della maggioranza parlamentare appunto perché tale approvazione costituisce una sospirata meta del ministro Cappa e anche del sottosegretario, onorevole Tambroni.

Come relatore del bilancio, farò una rapida sintesi di tutti gli argomenti che ho trattato nella relazione scritta e, naturalmente, metterò a fuoco quelli più importanti. Per quanto riguarda lo stato di previsione, ossia la prima parte del bilancio, debbo dare, anzitutto, una cifra, cioè quella della spesa complessiva, la quale è di 15,5 miliardi, di cui 8,5 per la spesa ordinaria e 7 per la spesa straordinaria; e debbo dare, altresì, soltanto un'altra cifra, cioè il totale delle variazioni in più della spesa straordinaria, che è di circa 4 miliardi. Non vi annoio con altre cifre, onorevoli colleghi, ma prego il ministro di voler tenere presenti le osservazioni che sono state da me fatte sui capitoli della spesa, e di voler provvedere in conseguenza.

E passo subito alla seconda parte del bilancio, la quale si occupa della ricostruzione della marina italiana. Qui debbo dare due sole cifre, per dire che anteguerra possedevamo, *grosso modo*, 3,5 milioni di tonnellate e che nel dopoguerra il tonnellaggio si ridusse a circa 370 mila tonnellate. Debbo aggiungere altresì che dopo la ricostruzione siamo arrivati a possedere il tonnellaggio anteguerra e che al termine del 1952 lo avremo superato.

Da parte di qualche collega dell'estrema sinistra è stato affermato che questo non rap-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

presenta un tangibile risultato perché diverse navi sono usate, ed è stato osservato, riguardo all'età del nostro naviglio, che il 31,8 per cento di esso ha superato i 25 anni di età.

Questo è vero, risultando dalla stessa relazione: una delle cause è conseguenza del fatto che sono state acquistate navi *Liberty* usate. I colleghi dell'opposizione hanno posto l'accento su tale fatto per criticare il Governo, il quale secondo loro non avrebbe dovuto autorizzare l'acquisto di navi usate all'estero, come le *Liberty*, essendo tali navi, sempre secondo loro, vecchie, poco veloci ed antieconomiche. Tali critiche io non comprendo. Le navi nuove non si acquistano nei negozi e le *Liberty* sono state acquistate in un momento in cui ci mancavano le navi. Occorreva ed occorre sempre del tempo per costruire delle navi nuove, e pertanto necessitava ricorrere alle *Liberty* per il trasporto di grano e di materie prime e altri generi di prima necessità. E quelle *Liberty* sono servite, appunto, anche per il trasporto del grano, che è stato consumato pure dagli attuali oppositori, i quali non l'hanno affatto rifiutato.

Riguardo all'osservazione che quelle navi son ritenute antieconomiche e poco veloci, debbo dire che il prezzo di vendita di esse è aumentato di sei volte: ciò vuol dire che sono navi che ancora meritano ogni considerazione. Per avere navi più veloci, bisogna aumentare il tonnellaggio; conseguentemente, aumenta il costo del trasporto. Bisogna andare cauti in questo campo. Ogni nave, secondo l'uso a cui è destinata, deve avere particolari requisiti. Naturalmente, una nave di linea deve raggiungere una certa velocità (non dico la velocità della *United States*, che ha requisiti speciali), ed è più che giusto che la costruzione di navi per passeggeri segua i progressi della tecnica. Per le navi da trasporto merci questo non è sempre conveniente perché altrimenti si viene ad aumentare il costo del nolo e, quindi, delle materie trasportate.

Io non intendo difendere a tutti i costi il Governo e debbo dire che non ho richiesto di fare il relatore ma ho ceduto alle insistenze del presidente della VIII Commissione, onorevole Angelini. Il Governo è rappresentato dal ministro Cappa, che appartiene al mio partito: questo però non vuol dire che io non debba affermare per debito di sincerità e lealtà quello che rappresenta la verità.

Evidentemente, la nostra flotta va rinnovata, perché in parte è vecchia. Ma non possiamo buttare le *Liberty* in fondo al mare, come qualcuno vorrebbe. Esse potranno con-

tinuare ancora a navigare, per dare il loro ulteriore contributo allo sviluppo economico del paese. Quando sarà venuta l'ora, le sostituiranno. E non si dica che non sono sicure. Sono successi due soli sinistri, che rientrano nell'ordine normale delle cose. Vi furono, cioè, particolari motivi, ma di fronte alla gran massa delle navi *Liberty* che navigano tuttora si può dire senz'altro che si è trattato di casi isolati.

Dopo l'acquisto delle navi *Liberty* è venuto il provvedimento concernente la costruzione delle navi nuove, cioè la cosiddetta legge Saragat, la cui elaborazione ha richiesto molto tempo. Questo fatto ha dato luogo a delle critiche, che però si sono rivelate in parte immeritate in quanto la legge Saragat ha dato al paese un notevole quantitativo di naviglio nuovo. Con quella legge si sono spesi 42 miliardi e 600 milioni che, sommati ai 12 miliardi destinati alla costruzione delle navi cisterna, danno un totale di 54 miliardi e 600 milioni spesi per la marina mercantile.

Qualcuno ha detto che se ne sarebbero potuti spendere molti di più. Certo, ma bisogna pur fare i conti sempre con il ministro Pella, cioè col Tesoro. Anche a questo proposito si deve dire che è questione di equilibrio: nei fatti economici si tratta di non superare quel punto limite al di là del quale si danneggia il paese e al di qua, invece, lo si agevola. Se il Governo ha ritenuto che la politica marinara in quel periodo dovesse seguire il corso che ha seguito, evidentemente non ha mancato di valutare, con la sua responsabilità, tutti gli elementi che gli hanno fatto seguire quell'indirizzo e non un altro e hanno dato corso a quella politica e non a un'altra.

Mi fa piacere che sia presente, in questo momento, il ministro Malvestiti, economista di grande valore. Egli ci ha sempre raccomandato di non lasciarci guidare, nella risoluzione dei problemi, dalla tecnica o dalla politica, ma di tenere ben presente la notevole influenza che su detta risoluzione esercita l'economia. È giusto che sia così: l'economia ha una notevole influenza anche sui fatti politici. Se il Governo non ha ritenuto di dare alla marina mercantile un impulso maggiore (ciò che anch'io avrei ovviamente desiderato), evidentemente ha avuto le sue buone ragioni ed ha certamente seguito una prestabilita linea di condotta, dato che il ministro Pella doveva difendere la stabilità della lira. Bene ha fatto l'onorevole Pella a difendere la stabilità della lira perché essa rappresenta la piattaforma su cui poggia tutta la stabilità dell'economia del paese, e pertanto

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

approvo quella linea politica del Governo; ma ovviamente sarei stato più contento ove il ritmo delle costruzioni navali avesse potuto essere maggiore.

Per quanto riguarda la costruzione del naviglio di cabotaggio, si sono stralciati dalla legge Saragat 900 milioni. Questa cifra è insufficiente ed io lo riconosco. Tuttavia è uno sforzo che è stato compiuto dal Governo e mi auguro che venga intensificato. Però anche in questo settore della marina mercantile bisogna osservare quel criterio di equilibrio al quale accennavo prima, perché tutti gli sforzi si debbono esercitare in diverse direzioni affinché la risultanza sia quella che noi desideriamo, cioè il bene del paese.

Anche a proposito della costruzione delle navi cisterna ho sentito rinnovare in questo dibattito le critiche che già furono mosse a suo tempo durante l'esame della legge. Trovo che le critiche sono perfettamente inutili dopo che la legge è stata approvata. Una volta che si è tanto sviluppato nel mondo il trasporto dei combustibili liquidi, non vedo proprio perché anche noi non avremmo dovuto costruire delle navi cisterna. Sono senz'altro favorevole a quel provvedimento, soprattutto considerando che i contributi, rispetto alla legge Saragat, sono stati ridotti. Non ero presente quando è stata discussa detta legge, ma se avessi partecipato alla discussione avrei senz'altro votato a favore.

Vi è poi il problema che concerne il potenziamento della marina mercantile. Ho illustrato nella relazione scritta i motivi per cui è necessario tale potenziamento: bisogna considerare la nostra posizione geografica, l'apporto di valuta che una marina mercantile efficiente fornisce al paese ed il lavoro che essa dà ai marittimi ed a tutti coloro che svolgono attività collaterali in questo settore.

Desidero soprattutto richiamare l'attenzione su questi dati: su un totale di 2250 miliardi, tra importazioni ed esportazioni, la nostra marina mercantile provvede al trasporto, *grosso modo*, di circa 650 miliardi di merci importate e di 850 miliardi di merci esportate, pari al 66 per cento del totale. Il possedere una marina mercantile veramente efficiente, in modo da far fronte ad un notevole complesso di necessità è, naturalmente, un bene.

Per il potenziamento della nostra marina mercantile ho indicato due direttive: intensificare il programma delle costruzioni navali e dare corso al preannunciato miglioramento dei porti, perché anche questi ultimi hanno la loro importanza in quanto quelli coi fondali

bassi non consentono, evidentemente, lo sviluppo dei mezzi di linea e gli altri senza efficienti attrezzature non assicurano la regolarità dei servizi stessi.

Ho poi trattato la questione dei cantieri. Non essendo specialista in materia, mi sono avvalso di uno studio, veramente molto pregevole, dell'ingegner Loiacono, che è un tecnico di grande valore e specialista della materia. Gli ostacoli che nuocciono al progresso della nostra marina mercantile sono tutti elencati nella relazione. Vi è anzitutto l'alto costo dei materiali siderurgici, e sono lieto che nell'« Agemar » sia stata riportata la notizia che è stato elevato da 23 a 63 miliardi il limite delle obbligazioni che l'I.R.I. è stato autorizzato ad emettere per il completamento degli impianti siderurgici a ciclo integrale, in seguito al quale questi prodotti costeranno certamente di meno. V'è poi il fatto che si costruiscono poche navi e quindi le spese generali sono ripartite su un numero ridotto di navi. V'è poi l'eccessiva differenziazione dei tipi: anche in questo gli italiani dimostrano di amare la varietà, ma bisogna fare come gli inglesi e tendere alla tipizzazione delle navi. V'è ancora il costo eccessivo del denaro, nonché il forte peso dell'imposta generale sull'entrata e degli oneri fiscali in genere.

Se il Governo vuol fare una politica di sviluppo della marina mercantile deve provvedere ad eliminare detti ostacoli.

Nella mia relazione ho fatto richiamo ad un altro elemento che può concorrere molto allo sviluppo della nostra flotta mercantile, cioè alla produttività degli impianti. È certo che per ottenere dai nostri cantieri il massimo rendimento occorre dotarli di macchinari più moderni o più perfezionati, ed è altrettanto sicuro che anche il lavoratore influisce col suo lavoro sulla produttività, per cui bisogna appassionarlo al suo lavoro nel senso che egli deve fare non un lavoro più lungo e più duro ma un lavoro migliore e, quindi, più redditizio. Il problema dei cantieri non si può risolvere evidentemente con molta facilità. Il Governo deve, comunque, affrontarlo in modo unitario, tenendo conto di tutti gli elementi che vi interferiscono e particolarmente di quello economico, al quale ho accennato poco fa. Ho scritto nella relazione che vi sarà un periodo di transizione e che, a mano a mano che i cantieri aumenteranno il loro lavoro, le spese generali saranno ripartite su più navi e, quindi, i costi di esse diminuiranno.

Ho proposto la istituzione di un comitato interministeriale per lo sviluppo della marina

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

mercantile: naturalmente non ho inteso legare il mio nome ad una proposta nuova, ma effettivamente ritengo che tale comitato risponderrebbe molto bene alla inderogabile necessità di sviluppare la nostra marina mercantile. Il ministro a sua volta ha stabilito di incaricare dello studio del problema delle costruzioni navali un'apposita commissione. Qualcuno ha criticato questa decisione asserendo che verrebbero ad affidare ad essa compiti che vengono già assolti dal Consiglio superiore della marina mercantile. Io non sono d'accordo con gli oppositori e plaudo alla decisione del ministro ritenendo che, in tempi di democrazia, si debbano utilizzare tutte le energie disponibili nel paese ed accettare tutti i consigli, specie quando provengono da elementi particolarmente qualificati in materia. La commissione, poi, è presieduta dal sottosegretario Tambroni, che è persona di alta competenza e responsabilità, per cui si può esser certi che essa studierà i problemi con la maggiore scrupolosità possibile allo scopo di mettere il ministro in condizione di portare al Consiglio dei ministri, oppure all'auspicato comitato interministeriale, la più completa raccolta di elementi riguardanti questo importante settore, nonché di poter meglio convincere gli altri ministri della necessità di potenziare al massimo grado la marina mercantile.

Anche del comitato interministeriale certa stampa ha affermato che si tratterebbe di un organismo superfluo. Non è esatto, perché, mentre oggi il ministro della marina mercantile è costretto a prospettare da solo i problemi della marina mercantile al Consiglio dei ministri, in sede di comitato, invece, egli potrebbe avere maggiore possibilità di guadagnare i colleghi alla propria causa, potendoli rendere maggiormente edotti di detti problemi. Soprattutto egli potrebbe trovare un efficace alleato nel ministro del commercio con l'estero (che io ho dimenticato di includere nella mia relazione e di ciò chiedo venia), dato l'apporto valutario della marina mercantile al paese.

Mi spiace che il ministro Malvestiti non sia più in aula. Egli mi ha fatto pervenire un biglietto col quale mi ha posto un quesito di notevole importanza. Noi che auspichiamo lo sviluppo e il potenziamento della marina mercantile — dice in sostanza il ministro Malvestiti — in che condizioni ci verremo a trovare domani, quando il traffico aereo avrà ottenuto quel grande sviluppo che per molti segni appare assai prossimo?

Indubbiamente si tratta di un quesito importantissimo e non si può non tenerlo pre-

sente nello stabilire le direttive della nostra politica marinara. Non si può, infatti, non essere d'accordo col ministro Malvestiti quando egli implicitamente dubita che domani il traffico aereo potrebbe avere la possibilità di essere preferito nei confronti del mezzo nautico, col pericolo di vedere inutilizzate delle navi allestite dopo tanta fatica e con l'impiego d'ingenti mezzi finanziari.

Data l'eccezionale importanza del quesito, e il grande valore di chi l'ha formulato, ho dovuto esaminare il problema a fondo e con estrema ponderazione. In coscienza devo affermare che, allo stato delle cose, pur prevedendo uno sviluppo aereo notevolissimo nel giro di 5-10 anni, non si può pensare che la marina mercantile possa essere soppiantata. Se infatti l'energia atomica potrà essere utilizzata nei mezzi aerei, così da rendere possibile un viaggio in America in cinque o sei ore, è pur vero che noi possiamo adottare la energia atomica anche nelle navi, come è avvenuto già per i sottomarini in America, ove, in questi giorni, il secondo sottomarino atomico è entrato in esercizio. Noi ci troveremo quindi nella condizione di utilizzare questa energia sia per il mezzo aereo che per il mezzo navale, il quale diventerebbe su-bacqueo.

Comunque, anche tenendo conto del traffico che gravita oggi sui mezzi aerei, possiamo affermare che quello che gravita sulla marina mercantile non è diminuito, dati i miglioramenti che si sono avuti nelle navi. Noi possiamo, pertanto, dire per lo meno questo: che adottando un determinato programma di costruzioni navali il mezzo aereo non potrà soverchiare quello navale, fino al completo sfruttamento di detto programma, così come la strada non ha soverchiato finora la rotaia. Bisogna quindi tener conto del fatto che l'aereo continuerà ad essere un mezzo complementare del mezzo navale e che quindi i due mezzi potranno integrarsi a vicenda — come è già avvenuto in altre nazioni ove in atto esiste una vera e propria collaborazione fra i due mezzi stessi — e nulla per ora può farci affermare che ciò non possa continuare in avvenire.

Il collega onorevole Russo ha auspicato addirittura la riunione in unico ministero dell'aviazione civile e della marina mercantile. Su questo punto l'onorevole ministro dirà quello che pensa: io credo che egli sia favorevole.

Ad ogni modo, non ho preoccupazioni a riaffermare in questa Camera l'esigenza di un adeguato potenziamento della nostra marina

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

mercantile, perché riconosco che questa è una inderogabile necessità per il nostro paese, e ritengo, altresì, che il progresso aereo non potrà arrestare l'ineluttabilità di detto sviluppo.

Altro argomento della più grande importanza è quello dei servizi marittimi sovvenzionati di preminente interesse nazionale. Il Governo ha fatto ingenti sacrifici per questi servizi. Qualcuno, invece, è arrivato addirittura a dire che essi sono stati trascurati e che il Governo dovrebbe concentrare sulle società di preminente interesse nazionale tutti gli sforzi possibili. Ma il Governo, per conto mio, ha profuso fior di miliardi a questo fine; si tratta, quindi, evidentemente, di rilievi che non hanno il peso che vorrebbe loro attribuire chi li ha mossi.

Debbo, a questo riguardo, dare alcuni elementi circa il prospetto dei noli dei servizi della Finmare, ponendo in rilievo che vi è stato un aumento di traffico su quasi tutte le linee, e non una diminuzione, come è stato detto da qualcuno riferendosi al 1950. Nel 1951, soltanto per i passeggeri vi è stata una diminuzione, nei noli della società Italia, semplicemente per il fatto che la concorrenza straniera ha dato un colpo serio al traffico passeggeri avendo messo in linea più moderne e veloci navi. Però, il nolo delle merci ha portato ad un vantaggio notevole e quindi la somma dei noli nel 1951 è stata di 25 miliardi. Anche per quanto riguarda la Tirrenia, i noli per i passeggeri sono diminuiti, ma la somma totale dei noli non è in diminuzione.

In sostanza, noi siamo passati dai 35 miliardi del 1949 ai 39 miliardi del 1950 e ai 47 miliardi del 1951. Anche la Finmare ha, quindi, lavorato e merita di essere elogiata unitamente alle società che la costituiscono; se vi è stata la concorrenza straniera che ha danneggiato alcuni dei suoi servizi passeggeri, bisognerà fare tutto il possibile per combattere questa concorrenza, e noi sappiamo che sono già in costruzione nuove navi per raggiungere questo fine.

Vi sono stati rilievi circa le sovvenzioni attribuite alla Finmare nel 1950, ma la situazione del 1951 è notevolmente migliorata e le integrazioni sono conseguentemente diminuite, per cui la situazione tende a stabilizzarsi. Nel 1952 l'integrazione si è ridotta, infatti, a 8 miliardi e 252 milioni. Questa è una questione che bisognerà affrontare e risolvere, perché la riorganizzazione della Finmare interessa il paese, e anche lo stesso ministro ha già detto che è in corso un provvedimento che

dovrà tener conto di questa riorganizzazione. Si auspica, per le linee di preminente interesse nazionale, di applicare soltanto la sovvenzione e non l'integrazione, perché c'è la famosa questione dell'attribuzione del 4 per cento agli azionisti, la quale ha dato adito a talune critiche. Per quanto riguarda il programma di ricostruzione, la Finmare è in grado di dare impulso alle sue linee. Gli investimenti per la ricostruzione della flotta della Finmare si sono aggiornati attorno ai 116 miliardi nel 1950-51 e nel 1951-52 raggiungevano circa 40 miliardi. Questo lo dico perché alcuni oratori hanno obiettato che per la Finmare non si è fatto nulla. Come vedete, per la Finmare è stato fatto, invece, quello che è stato possibile fare, e la Finmare ha fatto quello che ha potuto nell'interesse del paese.

Arrivati a questo punto, dobbiamo trattare dei servizi sovvenzionati minori, ma poiché non abbiamo ancora esaminato la legge, in sede di VIII Commissione, passo avanti, non senza dire che sul testo trasmessoci dal Senato non vi sono osservazioni di massima da fare e che i marittimi sollecitano la sua approvazione.

Un argomento importantissimo è quello dei servizi dell'armamento libero. Ho presentato la relazione con un certo ritardo perché tenevo a riportarvi una sintesi dell'attività dell'armamento libero. Il relatore non è persona che ha interessi specifici per una o per un'altra categoria, ma egli deve essere imparziale e deve fornire alla Camera i vari elementi che possono occorrere con assoluta imparzialità e onestà. Per quanto riguarda l'armamento libero, debbo riconoscere che esso ha lavorato con intensità dopo la guerra, ed ha cercato di ricostituire le proprie linee, acquistando navi usate e facendo ingenti trasporti. Per conto mio, affermo — e so di dire una verità — che l'armamento libero ha dato notevole contributo alla ricostituzione della nostra marina mercantile e, quindi, del paese. Dai colleghi della sinistra è stato chiesto: è giusto consentire a che delle libere iniziative si svolgano col concorso, con l'aiuto ed anche col sostegno del Governo, mentre trattasi di attività private, le quali producono un beneficio ai privati?

A tale interrogativo, onorevoli colleghi, io rispondo che nel paese si svolgono molte libere iniziative, e vi sono altresì attività controllate dallo Stato e altre ancora, le quali addirittura sono amministrate dallo stesso Stato. Bisogna dire, a tale riguardo, che non deve essere fatto tutto dallo Stato e lo Stato

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

non deve svolgere tutte le attività del paese. Tutt'altro! Vi sono attività private che devono essere dallo Stato stesso garantite, stimulate, perché — come ho già detto — tutte indistintamente le attività si devono stimolare. Se vi sono privati che hanno necessità di svolgere determinate attività, nulla deve fare lo Stato per paralizzare la loro azione. Il paese ricava un beneficio da tali attività e, quindi, bene ha fatto il Governo a stimolarle e a sorreggerle. Io sono dell'opinione che non debba necessariamente esservi uno Stato che si sostituisca alle attività private e che lo Stato possa fare quello che vuole e non debba far fare nulla agli altri. Lo Stato deve controllare e deve vigilare a che l'iniziativa privata si svolga nell'interesse del paese; in caso contrario ha il dovere di intervenire e di esercitare una coercizione verso coloro che vorrebbero danneggiare il paese stesso. La libertà ci deve essere per tutti, anche per l'armamento libero, perché anch'esso ha diritto a vivere e a prosperare.

Quindi, lo Stato non deve rimanere assente ed abulico, deve sorvegliare quello che si fa, e non ostacolare quello che fanno gli altri. Lo Stato, cioè, deve fare sviluppare liberamente tutto ciò che occorre nell'interesse del paese. Ovviamente, le libere iniziative spesso ne ricavano dei benefici; ma sono profondamente convinto che certe volte basta un solo uomo, purché sia capace veramente, per portare ad un altissimo grado di sviluppo una azienda. C'è l'esempio di Ford; c'è l'esempio di Agnelli; c'è pure l'esempio di un altro grande industriale, che i colleghi della sinistra non hanno mancato di attaccare, e cioè Lauro. (*Commenti all'estrema sinistra*).

Ma se Lauro è arrivato al punto in cui si trova, debbo dire che è un individuo il quale ha formidabili capacità di realizzatore che altri non hanno. Io, per esempio, non ho una flotta: vorrà dire che non ho la grande capacità di Lauro. Evidentemente vi sono uomini che sanno sfruttare il momento, le proprie attitudini, apportando un beneficio alla loro stessa azienda. Ma questo è più che logico. Ma è altresì vero che essi apportano un beneficio anche al paese. Quindi, in questo caso non possiamo dire che Ford, Agnelli, Lauro o gli altri liberi armatori abbiano fatto delle speculazioni. Dobbiamo, invece, augurarci che vengano fuori uomini di questa tempra, i quali sappiano notevolmente contribuire al progresso del loro paese. È chiaro che coloro i quali dormono, o che sono apatici, non saranno capaci di rendere alcun beneficio al proprio paese.

Quindi, io affermo in modo categorico — e faccio con ciò un'affermazione di lealtà — che l'armamento libero ha contribuito al potenziamento economico del paese ed ha fatto, quindi, molto bene al paese stesso. Si dice che l'armamento libero si è avvantaggiato dalla favorevole situazione contingente. E sia. Dobbiamo, d'altra parte, riconoscere che ha acquistato delle navi mettendole in servizio, correndo dei rischi anche gravissimi, e quindi non possiamo negare che esso ha dato notevole contributo alla ricostruzione del paese. Sono d'accordo sul fatto che lo Stato è intervenuto con degli aiuti finanziari. Per me ha fatto bene, perché altrimenti sarebbero state paralizzate le iniziative, prese in tale campo, non si sarebbe concluso nulla e il paese sarebbe rimasto danneggiato.

MONTICELLI. A sentire lei sembra che l'armamento libero abbia fatto tutto da sé.

PETRUCCI, *Relatore*. Io non ho detto questo: ho detto che ha fatto tutto quello che ha potuto fare. Siamo d'accordo che lo Stato deve vigilare. Esso ha, però, il dovere di intervenire per agevolare la libera attività dei privati. Io non conosco nessuno dell'armamento libero e se affermo che l'armamento libero ha fatto bene e che il paese ne ha ricavato indubbi vantaggi, affermo la verità. Perché parlare, allora, di illecite speculazioni ed accusare il Governo di avere favorito illecite speculazioni di privati quando ha favorito l'armamento libero? Io non sono stato ministro della marina mercantile, ma affermo che dobbiamo finirla con questi sistemi di gratuita denigrazione. Non ha forse lo Stato profuso miliardi in favore di molte aziende industriali? Se ha fatto ciò ha fatto bene, perché non si possono buttare sulla strada numerosissimi lavoratori che debbono pur portare il pane a casa. Tutte le attività nazionali debbono essere agevolate dallo Stato, specialmente quando sono indispensabili. Ma, ripeto, non bisogna parlare nel caso nostro di speculazioni illecite. Ho sentito fare più volte tale affermazione, in questo dibattito, da parte di colleghi della sinistra, e mi sono dispiaciuto notevolmente. Non possiamo in coscienza dire che Ford, Agnelli, Lauro ed altri armatori liberi abbiano fatto quel che hanno fatto soltanto con loro tornaconto. Magari ve ne fossero tanti come costoro! Comunque, questa mia dichiarazione è un'affermazione che come deputato ho sentito il dovere di fare. L'ho fatta e ne sono contento, perché così nessuno mi può incolpare di non aver detto quello che dovevo dire per difendere l'opera dell'armamento libero e per riconoscerne i meriti.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

MONTICELLI. Si può essere di parere contrario.

PETRUCCI, *Relatore*. Naturalmente, ma ciò non vuol dire che si sia nella verità. Conta in tutte le cose la verità, e questa nessuno la può demolire.

Onorevoli colleghi, per quanto riguarda lo sviluppo della marina mercantile, debbo rispondere ad alcune critiche apparse sulla stampa specializzata. Si è detto: volete sviluppare la marina mercantile, ma avete dimenticato di tenere conto nella relazione del necessario contributo che può dare l'acquisto di navi usate. In proposito debbo rispondere che detta osservazione non è esatta, perché quando si parla nella relazione dell'armamento libero è detto che bisogna tener conto dell'acquisto di navi usate, e ciò vuol dire che non si può risolvere il problema del potenziamento soltanto con le navi nuove. Siamo, dunque, d'accordo che il problema si dovrà risolvere tenendo conto sia delle navi nuove che di quelle usate. In Sicilia, ad esempio, abbiamo taluni servizi di interesse locale e, se si potesse acquistare una nave usata per adibirla a detti servizi, sia pure fra qualche tempo, gli stessi sarebbero esercitati in maniera più soddisfacente. Per la costruzione di una nave nuova occorre notevole tempo, e ciò è un guaio.

Quindi, anche l'acquisto di navi usate deve costituire uno degli elementi fondamentali per conseguire l'integrazione del programma di potenziamento della marina mercantile, legato alla costruzione delle navi nuove. Gli armatori, pertanto, dovranno avere libertà di scelta sia nell'acquisto delle navi nuove, che di quelle usate, nonché nel tipo di nave da mettere in esercizio, e ciò anche nell'interesse del paese.

Vi è stato qualcuno che mi ha rimproverato di aver dimenticato i danni di guerra. In verità, li ho dimenticati e non li ho dimenticati. Ho esaminato il disegno di legge sui danni di guerra e mi sono reso conto che la marina mercantile è considerata per un totale di danni di soli 21 miliardi. Se mettiamo in rapporto i danni di guerra che si riferiscono alla marina mercantile con il totale generale dei danni di guerra, che è di circa 1816 miliardi, devo dire che con questa legge la marina mercantile ha ben pochi vantaggi da conseguire. Pertanto, prego l'onorevole ministro di intervenire affinché la marina mercantile venga tenuta nella giusta considerazione, soddisfacendo così la legittima attesa degli interessati e del paese.

Per quanto riguarda i noli, non ci si deve preoccupare se essi diminuiscono allo stato attuale. La nostra marina mercantile ha bisogno di trasportare tutto quello che occorre al nostro paese e che proviene dall'estero: in un interessantissimo studio di Vito Dante Flore, si afferma che poiché le navi a noi occorrono in ogni caso per soddisfare imprescindibili esigenze nazionali, non dobbiamo avere nessuna preoccupazione di dare corso al programma di potenziamento della marina, ed anzi è necessario accelerare i tempi. Vi sono state vive proteste nei riguardi dell'I.M.I., che non funziona. Veda l'onorevole ministro cosa si può fare perché tale istituto possa adempiere ai bisogni della marina mercantile. Oppure cerchi di risolvere la questione del credito navale. Si tratta di un problema di grande importanza per lo sviluppo della nostra marina. Quando degli organismi non funzionano bisogna trasformarli o crearne dei nuovi nell'interesse del paese.

La parte quinta della relazione riguarda la questione dei punti franchi. Spero che quello di Messina possa essere realizzato al più presto. Per quello di Genova l'onorevole ministro ha già annunciato un disegno di legge; per cui mi auguro che questo punto franco venga pure realizzato soddisfacendo la legittima attesa dei genovesi.

La parte sesta riguarda il problema della previdenza e del lavoro della gente di mare. Sono lieto che finalmente sia stata approvata la legge relativa, e mi unisco a coloro che hanno prospettato all'onorevole ministro la necessità che si apportino alcune modifiche alla legge, e ciò in conformità all'ordine del giorno che in proposito è stato anche firmato da me, quando la legge venne approvata, e fu accettato dal ministro.

Problema pure importante è quello del lavoro della gente di mare e dell'avvicendamento. Questo problema, che tocca direttamente gli interessi dei lavoratori marittimi, deve essere risolto nel miglior modo. Per quanto riguarda la pesca ed i suoi problemi, me ne sono occupato ampiamente. Anche questa parte ha un'importanza notevole per l'economia del paese. Bisogna adottare una chiara politica a favore della pesca. In Sicilia, l'ente regione, auspice l'assessore dottor Di Blasi, ha stanziato un miliardo a favore delle attività marinare e pescherecce della Sicilia, suddiviso in quattro esercizi. Spero che l'onorevole ministro possa avere dal Tesoro i mezzi idonei per contribuire alla risoluzione di questo importantissimo problema in campo nazionale, come ha fatto l'assessore dottor Di

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

Blasi in campo regionale, riscuotendo vasti consensi ed approvazioni.

Sono stati adottati indubbiamente provvedimenti dal ministro Cappa, per quanto riguarda il naviglio peschereccio e il suo ammodernamento. Ma i fondi stanziati sono insufficienti. Occorre anche qui un piano organico, conformemente, del resto, alla proposta da me fatta nella relazione.

I porti pescherecci sono assolutamente necessari. Così pure i porti-rifugio, che devono garantire l'incolumità dei pescatori quando imperversano i temporali e le bufere. Sono state elevate proteste vivissime contro l'abolizione del divieto di importazione dei prodotti ittici stranieri, ed è più giusto che si guardi a questo problema e lo si risolva entro quei limiti compatibili con gli accordi che regolano i rapporti con gli altri Stati. I dazi doganali interessano anche l'industria conserviera. Noi, tanto in Sicilia che nel settentrione, abbiamo diverse di tali industrie; perciò quando importiamo prodotti stranieri, al di là di un certo limite, arrechiamo un danno all'economia del nostro paese. Collegato a questo problema vi è anche un problema di disoccupazione, al quale io ho accennato in un precedente mio intervento; e bisogna evitare nel nostro paese tutte le cause che danno luogo a disoccupazione di lavoratori. L'onorevole Tambroni si occupa di questo settore con una sensibilità veramente squisita; egli ha fatto tutto ciò che è stato possibile fare finora e spero che egli farà ancora di più, sì da ottenere risultati veramente fecondi per sua soddisfazione personale e nell'interesse del paese.

Vi sono, poi, taluni problemi particolari della pesca. Il primo di questi è quello della mostra-mercato di Ancona. Ad Ancona, per merito del senatore Malintoppi, è stato istituito un ente a carattere internazionale, che con la sua azione cerca di stimolare tutte le iniziative nel settore della pesca, tenendo conto dei progressi ottenuti in materia all'estero. Io mi auguro che il ministro della marina mercantile si occupi anche di questo problema, il quale è molto importante e merita di essere risolto, assegnando alla mostra-mercato, di cui trattasi, i fondi occorrenti al suo regolare funzionamento e al suo indispensabile potenziamento nell'interesse del paese.

L'altro problema è quello della pesca in Adriatico. Vi sono difficoltà con la Jugoslavia, ma mi auguro che non appena sarà possibile riesaminare l'accordo per la pesca, si possa risolvere anche questo problema.

Altri problemi particolari sono quelli della pesca nelle acque tunisine e della pesca in Sicilia. In Sicilia, l'ente regione ha fatto tutto ciò che ha potuto fare in materia. Nella relazione ho accennato all'inchiesta del *Giornale di Sicilia* e ho messo in risalto le inderogabili necessità dei porti pescherecci della Sicilia, tra cui quelli di Mazara, di Sciacca, di Porticello, di Terrasini, di Termini, di Cefalù, di Castellammare, di Balestrate, di Isola delle Femmine, di Mondello e Sant'Erasmo, di Licata, Porto Empedocle, ecc., e auspico, pertanto, che dette necessità siano soddisfatte in pieno, venendo incontro alle legittime aspettative dei pescatori siciliani, molti dei quali soffrono la miseria e la fame.

Vi è, infine, il problema del potenziamento degli uffici tecnici del Ministero. Il Ministero della marina mercantile tratta una materia veramente complessa e difficile, e da qui deriva la necessità del potenziamento cui accennavo, onde assicurare un funzionamento degli uffici stessi quanto mai perfetto.

Volgendo al termine della mia relazione, devo dichiarare che ho studiato e approfondito i problemi della marina mercantile con grande passione e mi sono reso perfettamente conto che questo è un settore di notevole importanza per il paese. Sono sicuro perciò che la politica governativa darà impulso alla marina mercantile e che il Governo guarderà con molta attenzione a tutti i problemi concernenti il mare, che sono stati segnalati nella relazione, e farà tutto il possibile per risolverli, perché da tale risoluzione deriverà certamente un grande benessere per il paese.

Al termine del mio intervento non posso non rivolgere affettuose parole a quei colleghi che hanno rivolto elogi alla mia relazione, sia pure immeritati. Io ho cercato di fare il mio dovere di relatore, e quindi ringrazio, per le parole buone che mi sono state rivolte, gli onorevoli Salerno, Mazza, Palenzona, Monticelli, Liguori, Di Leo e gli altri. E debbo ringraziare, altresì, vivamente il presidente della VIII Commissione, onorevole Angelini, in quanto è stato lui ad insistere affinché accettassi il difficile compito di relatore. Ho resistito, prima di cedere alle insistenze affettuose del presidente Angelini, perché ho capito che avrei assunto una grande responsabilità, e perché ho pensato che altri avrebbe potuto, meglio di me, assolvere il difficile compito.

Mi debbo anche complimentare con l'onorevole Salerno per il suo intervento esauriente, efficace, appassionato, che sta a dimostrare — come del resto lo hanno dimostrato

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

i suoi precedenti interventi, la sua competenza in materia di marina mercantile e la sua passione per i problemi del mare, che vorrebbe vedere al più presto risolti, per cui mi auguro che il Governo li risolva come il collega ha auspicato.

Desidero ringraziare tutti indistintamente i colleghi intervenuti nella discussione, perché tutti hanno portato un contributo proficuo alla discussione stessa, anche se vi sono stati dei contrasti, perché è dal contrasto delle idee che si arriva a trovare idonee soluzioni per i problemi che ci interessano.

Non starò a rispondere, anche per mancanza di tempo, ai vari colleghi intervenuti nella discussione; al di sopra degli argomenti conta il fatto che tutti hanno portato un contributo fattivo alla discussione del bilancio, un contributo veramente notevole.

Ed ora, onorevoli colleghi, prima che termini il mio intervento, consentitemi di rinnovare a voce al ministro Cappa il plauso che gli ho rivolto nella mia relazione scritta.

Il ministro in una lettera mi ha scritto che forse ho voluto rivolgergli tale plauso per pura cortesia o convenienza. Non sono abituato, nella mia vita, a ciò, ma quando faccio una affermazione la faccio perché la sento nel mio cuore. Non come relatore soltanto devo un plauso al ministro Cappa, ma come deputato che riconosce che il ministro si è battuto per risolvere i difficili problemi della marina mercantile con grande tenacia e passione, il che vuol dire che egli ne ha sentito e ne sente vivo l'anelito. Il ministro ha compiuto tutto intero il suo dovere, e quindi io non posso, in questo momento, non confermare quello che ho scritto nella relazione sul suo conto; come non posso, pure in questo momento, non rivolgere il mio vivo compiacimento al sottosegretario onorevole Tambroni, perché anch'egli ha collaborato con il ministro per dare maggiore impulso alla marina mercantile del nostro paese. Analogo plauso debbo rivolgere all'onorevole Angelini, per tutto quello che egli ha fatto come presidente della VIII Commissione a favore del potenziamento e dello sviluppo della marina mercantile.

Ed ora, onorevoli colleghi, termino augurandomi che la marina mercantile italiana possa, sotto l'impulso di una grande politica marinara, dare quei fecondi risultati che il popolo italiano si attende e che si attendono tutti coloro che nel passato hanno contribuito allo sviluppo ed al potenziamento della marina mercantile stessa. (*Vivi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

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

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Onorevoli deputati, mi compiaccio degli interventi in questa discussione. Il vostro interessamento, sia critico sia soddisfatto, alle vicende della marina mercantile, è indice del crescente interesse dell'opinione pubblica ai suoi problemi ed è, nel contempo, un valido richiamo a questi problemi.

Per la verità, essi hanno bisogno ancora di essere popolarizzati con una insistente propaganda, e sarà particolarmente preziosa la collaborazione autorevole degli onorevoli membri di questa Camera, che non vuole certamente essere soltanto sensibile alle questioni di pura politica.

Ho preso buona nota delle osservazioni, delle critiche, dei consensi, delle richieste, dei suggerimenti dei vari oratori che hanno partecipato alla discussione. Anziché ai singoli intervenuti, e sui singoli punti, risponderò in modo organico e coordinato nella mia relazione di replica affrontando le questioni accenate: e confido di riuscire esauriente. Con la maggiore discrezione ed economia di tempo, spero così di poter offrire, insieme al consuntivo e al preventivo, una esposizione della situazione attuale della flotta, dei traffici, dei problemi da risolvere interessanti l'attività e l'economia del mare.

La relazione dell'onorevole Petrucci è una buona pagina di illustrazione e di propaganda marinara. Il relatore va ringraziato per la diligenza e per la passione con cui ha compiuto il suo lavoro. Io condivido il suo invito e l'augurio a che il Governo svolga una sempre più attiva e realizzatrice politica di potenziamento della flotta mercantile e dei traffici marittimi. Mi pare che oramai stiamo battendo questa strada. Sono personalmente grato all'onorevole relatore del giudizio molto amichevole e lusinghiero espresso sull'opera che nella precedente e nell'attuale permanenza al dicastero di piazza della Minerva io ho svolto a tale scopo.

L'onorevole Salerno ha chiesto insistentemente, direi quasi perentoriamente, al Governo, un programma marinara. Non mi sembra che si possa davvero affermare che tutti i governi del dopoguerra siano stati carenti di programma di azione in questo settore. I risultati della ricostruzione smentiscono tale dubbio. Quanto a me, per quanto riguarda l'esercizio decorso, credo di potergli presentare un non del tutto disprezzabile bilancio consuntivo! Confido trovarlo consenziente nel programma costruttivo che ho pre-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

ventivato. Se non mi lusingo troppo, mi pare, comunque, che sia questa Assemblea, sia il Senato, sia una discreta parte dell'opinione pubblica, stiano riconoscendo che una politica marinara è in movimento, naturalmente contenuta dalla dura realtà finanziaria dello Stato e dalle condizioni e possibilità dell'economia nazionale.

È facile lanciare grandiosi programmi, come ha fatto, tempo fa, il senatore Roveda, che ha suggerito la costruzione diretta e l'esercizio da parte dello Stato di molte centinaia di migliaia di tonnellate di naviglio di qualità. Egli però — e nemmeno l'onorevole Jacopini che ieri gli ha attribuito il primo premio assoluto nell'iniziativa — non ha saputo indicare come e dove sarebbe stato possibile il reperimento dei fondi necessari per pagare le spese di tanta illusionistica progettazione.

Non credo di abbandonarmi ad eccessivo ottimismo affermando che nell'ultimo esercizio finanziario, malgrado la modestia in cui sono sempre contenute le assegnazioni al bilancio del nostro dicastero (anche per il preventivo in corso l'aumento delle spese ordinarie è limitato ad appena 44 milioni e 575 mila lire, perché il restante — 3 miliardi e 589 mila lire — è destinato alle sovvenzioni alle costruzioni navali), notevoli risultati sono stati conseguiti in tutti i complessi settori delle attività marittime. Vi hanno concorso le intraprese dell'armamento, sia libero che associato nella « Finmare », la disciplinata attività della gente del mare, la ripresa faticosa dei nostri commerci con l'estero. Hanno cooperato efficacemente alla ricostruzione e al rinnovamento del naviglio le aziende cantieristiche, che vanno perfezionando la loro attrezzatura. In grandissima parte sono state compiute e consegnate le commesse previste dalla legge 8 marzo 1949 ed i cantieri hanno anche predisposto parecchie delle nuove costruzioni di cui all'attesa e finalmente sopraggiunta legge del 25 luglio scorso per le petroliere.

La costante azione governativa, che nel settore del mio ministero può ben vantare risultati non certo inferiori ad ogni legittima speranza, ha incoraggiato, favorito, aiutato sia pure, qualche volta, con un perdonabile ritardo ad essa non imputabile, tutte le iniziative. È mio fermissimo proposito continuare per questo indirizzo. Armatori, gente di mare, spedizionieri, costruttori ed imprenditori possono contare sul mio onesto apprezzamento della loro fatica, perché io credo profondamente nella economia marittima e

non cesserò dal sollecitarla, convinto come sono che la marina mercantile rappresenta e rappresenterà vieppiù in avvenire uno dei caposaldi dell'economia nazionale e della bilancia dei pagamenti.

Parecchi problemi — ed alcuni fondamentali quali la previdenza marinara, la ripresa delle grandi costruzioni cantieristiche, il potenziamento dei servizi marittimi maggiori, la revisione delle convenzioni per i servizi sovvenzionati minori, il regolamento al codice della navigazione, la ricostruzione dei porti devastati dalla guerra, il rinnovamento del naviglio da cabotaggio e peschereccio, ecc. — sono stati affrontati e in tutto o solo in parte risolti a causa di difficoltà di carattere finanziario. Altri — come la riforma del Consiglio superiore e quella del registro, la ricostruzione della vasca, la costituzione del credito navale, nonché quelli ancora molteplici e complessi relativi alla pesca e ai pescatori, i quali ultimi urgono particolarmente alla nostra attenzione — sono stati inquadrati dall'amministrazione, ed io confido che, soprattutto se essa sarà sospinta e sostenuta dalla vostra fiducia, riusciremo a risolverli adeguatamente.

È noto che alla sua costituzione, operata nel luglio del 1946, dall'onorevole De Gasperi, che ebbe la precisa percezione della necessità di dare autonomia organica alla ricostruzione della nostra flotta e alla ripresa delle attività marinare, il Ministero della marina mercantile ottenne una prima struttura assai limitata e non aderente alle esigenze complesse della materia attribuitagli. Vi fu, in parte, rimediato con la legge 17 febbraio 1951, n. 83, proposta dall'onorevole Simonini, la quale creò la direzione generale del lavoro marittimo e portuale e dei porti, la direzione generale della pesca e del demanio marittimo, regolando così due settori sensibilissimi dal punto di vista sociale, nonché l'ispettorato tecnico.

Per poter conferire i gradi iniziali allo Ispettorato, ho dovuto sottoporre all'approvazione del Consiglio dei ministri un provvedimento, che autorizzasse un concorso straordinario per soli titoli, essendo sempre andati deserti i precedenti concorsi per esame, probabilmente per le limitate possibilità economiche e di carriera, che l'attuale organico offre.

Essendo allo studio la riforma generale della burocrazia, non è, purtroppo, dato per ora risolvere il problema del radicale riordinamento dei servizi tecnici della marina mercantile e del relativo ruolo, come auspicava

ieri, nel suo ordine del giorno, l'onorevole Simonini. Eppertanto, pur condividendo le sue preoccupazioni, ritengo necessario, data questa situazione di fatto, cominciare a costituire, comunque, un primo nucleo di tecnici dell'Ispettorato.

Certo è che il rapido evolversi dell'industria delle costruzioni navali e meccaniche e gli innumerevoli problemi, che il complesso incrociarsi degli interessi nazionali ed internazionali mette continuamente a fuoco nel campo dell'industria marittima, rendono indispensabile migliorare l'attuale struttura centrale e quella periferica della marina mercantile, rappresentata, quest'ultima, dalle capitanerie di porto. A tal fine è necessaria una concreta riforma del registro navale italiano e del Consiglio superiore della marina mercantile.

Al registro navale, attualmente regolato dal decreto-legge 22 gennaio 1947, dovrà essere garantita una maggiore autonomia, allo scopo di farne un istituto, che, sia pure sotto la sorveglianza dell'amministrazione, possa diventare la espressione vera di tutti i ceti economici specificatamente interessati.

Al Consiglio superiore della marina mercantile, già da me ricostituito nel settembre del 1947, deve essere assicurata una composizione più aderente alle nuove situazioni, concretatesi in questi ultimi cinque anni nel campo sia degli interessi sia della organizzazione dei gruppi e delle categorie; anche perché, essendo venuta a mancare l'unità sindacale che sussisteva all'epoca della riforma, appare giusto che le voci delle minoranze sindacali possano essere anche ivi sentite.

Gli studi relativi a tali riforme sono in corso e i relativi progetti saranno presto concretati e sottoposti al Parlamento.

L'emanazione, che ho potuto portare a buon fine, del regolamento per la esecuzione del codice della navigazione, approvato nel febbraio scorso, in sostituzione del regolamento risalente al 1879, ha finalmente completato la disciplina legislativa della navigazione marittima, con le necessarie disposizioni di carattere esplicativo ed esecutivo, la cui mancanza rendeva impossibile la piena applicabilità del codice del 1942.

Una commissione interministeriale è stata nominata per la compilazione di un progetto per la ricostruzione su nuove basi della « Vascia nazionale per studi ed esperienze di architettura navale » di Roma, l'unica rimasta in opera, sia pure con menomata efficienza, dopo la distruzione per fatti bellici di quelle di La Spezia e di Guidonia, quest'ultima di ben 500 metri, mentre quella sopravvissuta è

della lunghezza di appena 275 metri, e non tutta utilizzabile.

La nuova costruzione, che importerà la spesa di tre miliardi di lire, si impone per molteplici ragioni d'ordine tecnico ed economico e mi riprometto, d'intesa con il Ministero della difesa-marina, di insistere per la concessione dei relativi fondi da parte del Tesoro.

La nostra flotta mercantile è ormai vicina a raggiungere la consistenza quantitativa prebellica. Essa, infatti, al 1° luglio scorso risultava costituita di 1054 unità per tonnellate di stazza lorda 3.359.571, di cui unità 29 per tonnellate 10.066 da pesca, rispetto alle 1.227 unità per tonnellate di stazza lorda 3.424.804, di cui 29 navi per tonnellate 13.169 da pesca del 1° luglio 1939. In tale consistenza non è compreso il naviglio a propulsione meccanica di stazza lorda inferiore alle 100 tonnellate (223 unità per tonnellate di stazza lorda 10.397) né il naviglio velico, motovelico e motopeschereccio (3.324 unità per tonnellate di stazza lorda 116.173); e cioè complessivamente unità 3.547 per tonnellate di stazza lorda 126.570, che aggiunte alle unità a propulsione meccanica di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate danno una consistenza complessiva attuale di 4601 unità per 3.486.141 tonnellate di stazza lorda. Tenendo conto delle sole navi a propulsione meccanica superiori alle 100 tonnellate (che costituiscono il nucleo sostanziale della flotta), l'attuale naviglio al 1° luglio scorso comprendeva circa un milione e 950 mila tonnellate da carico secco, 760 mila cisterniere, 602 mila passeggeri o miste, 10 mila da pesca e 37 mila di tipo speciale. Il 54 per cento di tale naviglio è di età inferiore ai dieci anni (ivi comprese le *Liberty* e le navi cisterna *T-2*) ed il restante superiore ai dieci anni, con il 32 per cento di navi oltre i 25 anni.

Se però noi siamo vicini a superare — almeno quantitativamente — il tonnellaggio del 1939, in realtà, essendo la flotta mondiale passata da tonnellate 68.509.432 del 1939 a tonnellate 87.245.044 (dati del *Lloyd's Register*) al 1° luglio 1951, l'Italia che al 1° luglio 1939 possedeva il 5 per cento del naviglio mondiale, oggi si trova soltanto con il 3,44 per cento del naviglio mondiale stesso.

Così stando le cose, ove si voglia conservare al nostro naviglio la sua reale efficienza quantitativa e qualitativa prebellica, si impone la necessità di assicurarne non solo il ringiovanimento, ma anche l'ulteriore incremento.

Il ringiovanimento è reso indispensabile, specialmente per quanto riguarda le navi pas-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

seggeri o miste, dalla sempre crescente concorrenza delle marine estere che va affermandosi anche nel Mediterraneo. L'andamento dei noli va seguito ed è seguito per quanto riguarda la convenienza o meno di altri acquisti di navi di seconda mano, specie se troppo vecchie. Tuttavia, non mi sento di condividere le accentuate preoccupazioni degli onorevoli Ducci e Jacoponi, nè la requisitoria dell'onorevole La Rocca e nemmeno le riserve dell'onorevole Salerno relative all'acquisto di navi di seconda mano ed anziane operato all'estero.

Né è accettabile la critica rinnovata un'altra volta all'acquisto delle navi *Liberty*. Per queste si dimentica che nel 1946, quando molti nostri cantieri erano semidevastati dalla guerra e tutti privi di materie prime, sarebbe stato materialmente impossibile impostare e tanto meno improvvisare il naviglio necessario ed indispensabile all'approvvigionamento delle nostre popolazioni e alla ripresa delle attività produttive. Circa l'acquisto di navi di seconda mano, gli onorevoli Ducci e Jacoponi sembrano presi da una preoccupazione che in essi non avrei mai supposto: quella del rischio che gli armatori acquirenti abbiano fatto o facciano un cattivo affare! In realtà il basso costo di tali navi ne rende molte volte conveniente l'acquisto e nel contempo rende possibile all'armamento italiano, che difetta di capitali e al quale il denaro costa pesantissimi interessi, di moltiplicare le proprie iniziative.

L'onorevole Ducci ha rilevato poi, specificamente, che massicci acquisti all'estero di dette navi furono effettuati dal settembre 1948 al dicembre 1949, in periodi cioè di bassissimi prezzi, con costi anzi precipitanti. E che voleva, l'onorevole Ducci, che si andasse a comprarle proprio nei periodi di alti costi? Va anche tenuto conto che l'ammortamento di tali navi è più facile e più rapido e quindi il maggior costo di esercizio è però compensato dal minore peso del capitale e dagli oneri di ammortamento e di interesse.

DUCCI. Allora la disoccupazione inferiva tremendamente.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Come potevamo costruire delle navi se non avevamo i cantieri convenientemente attrezzati, né il ferro e gli altri materiali necessari per costruirle? È la quarta volta che si discute su questa materia e si ripetono gli stessi argomenti senza considerare le ragioni che si sono loro opposte. Del resto, non le ho comprate io le *Liberty*, perché in quel tempo

non ero io a dirigere il Ministero. Dico soltanto: cosa poteva fare, onorevole Ducci, il Governo italiano, che fra l'altro allora era esarchico, perché c'erano anche i rappresentanti del suo partito, oltre che di quello comunista, se non acquistare le navi che poteva trovare? Dobbiamo rallegrarci che gli Stati Uniti d'America ce le abbiano offerte e cedute a buone condizioni.

La politica di acquisto delle *Liberty* non aveva allora alternative di sorta. Appena abbiamo potuto cominciare costruzioni con mezzi e per conto nostro, abbiamo, in tutti i modi e secondo le nostre possibilità, incoraggiato le combinazioni armatoriali - cantieristiche nazionali.

Dopo il ribasso dei noli nella primavera del 1950 ed il rapido loro rialzo con la guerra in Corea, essi segnarono nella scorsa estate una nuova flessione; da 700 (sulla base 1938 = 100) del giugno 1951 a 271 nell'agosto 1952. E trattasi - occorre rilevarlo - di un indice grezzo che non tiene alcun conto dei mutevoli e notevoli aumenti intervenuti nelle spese di esercizio e, in relazione al più elevato costo di costruzione, delle più pesanti quote di ammortamento. Può quindi ritenersi, a mio parere, che in sostanza l'attuale livello dei noli sia di ben poco superiore a quello del 1939. Esso però nello scorso mese di settembre ha già accennato ad una ripresa. Fecero in parte eccezione al tracollo i noli cisternieri, che hanno meglio resistito, e che si confida meglio resisteranno.

L'industria italiana delle costruzioni navali fin dal suo sorgere - cerco di toccare con un certo ordine e organicamente i vari problemi del momento - si è trovata, come è ben noto, per cause di carattere permanente (mancanza di materie prime e combustibili, elevato costo del denaro, pesanti regimi doganali, fiscali e previdenziale, impossibilità di lavorazioni in grande serie) in condizioni di grave inferiorità rispetto a quella estera. Donde la necessità di un intervento protettivo dello Stato, attuato fin dal 1866 con il decreto 14 luglio, che concesse ai costruttori limitate provvidenze rappresentate da esenzioni e rimborsi doganali, e da lievi compensi di costruzione (lire 2 - sia pure di allora - alla tonnellata di navi in legno!).

Tale intervento protettivo, disciplinato più organicamente e per un decennio con la legge 6 dicembre 1885 non è venuto mai meno attraverso numerosissimi provvedimenti legislativi, che comprovano indiscutibilmente la sua ragione di essere in reali esigenze di interesse generale, sempre riconosciute, nonostan-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

te ogni diversa tendenza economica, politica e sociale dei vari e successivi governi.

Notevoli contributi hanno recato alla ricostruzione del nostro naviglio — come è stato riconosciuto — la legge 8 marzo 1949, n. 75 (di cui ebbi a formare lo schema e della quale il mio successore, onorevole Saragat, ottenne con alcune modifiche l'approvazione del Parlamento, iniziandone felicemente l'applicazione) e la legge 12 maggio 1951.

L'armamento libero da carico ha beneficiato delle provvidenze portate dalla legge 8 marzo 1949, n. 75, e dalla legge 12 maggio 1951, n. 348, per la costruzione di 31 unità da carico, per tonnellate di stazza lorda 73.455. L'armamento sovvenzionato (Finmare) ne ha beneficiato per la costruzione di 13 unità, per tonnellate di stazza lorda 139.081; di cui 11 passeggeri per tonnellate stazza lorda 136.361 e due sole navi da carico per tonnellate 2.720.

Sono state inoltre ammesse ai benefici di legge 22 unità per 24.347 tonnellate, di cui un bacino galleggiante di 19.000 tonnellate, destinato a Palermo, ormai ultimato e la cui immisione in esercizio è in corso di apprestamento.

L'armamento peschereccio è stato ammesso ai benefici di detta legge per la costruzione di 361 unità, per 8.873 tonnellate.

È stata, infine, fin dal 5 dicembre del 1950, ammessa ai benefici di detta legge l'« Antartide », società per la caccia delle balene, per la costruzione di 13 unità, per tonnellate di stazza lorda 28.500, così distribuite: una nave fattoria di 22.500 tonnellate, di cui è stata iniziata, e poi interrotta, la costruzione a Monfalcone, e 12 cacciabalene per 6.000 tonnellate complessive, di cui non fu poi finora possibile passare la commessa ai cantieri per le difficoltà di finanziamento in cui si dibatte la società promotrice. Ove queste difficoltà non fossero finalmente superate, sarei costretto a rompere la lunga attesa finora sopportata ed a chiedere al Parlamento l'approvazione di un provvedimento che mi autorizzi alla revoca della concessione, per destinare i residui favori della legge ad altre insistenti richieste di costruzioni.

Particolarmente utile è risultata anche la legge 5 settembre 1951, n. 902, che prevede lo stanziamento di altri 8.600 milioni per il completamento del programma iniziato in base alle due citate leggi precedenti. È stato così possibile impostare la costruzione di una motonave da 27 mila tonnellate gemella dell'*Andrea Doria* e che porterà il nome di *Cristoforo Colombo* e beneficerà di almeno

4.300 milioni di contributi. La residua disponibilità di 4.300 milioni sarà utilizzata nei limiti di 900 milioni per fronteggiare gli oneri derivanti dalla legge 30 giugno 1952, n. 774, (che prevede la costruzione di naviglio di cabotaggio) e per 3.400 milioni per la costruzione di motopescherecci ed eventualmente dei 12 cacciabalene, di cui alla citata ammissione dell'« Antartide », nonché per eventuali lavori di modificazioni e trasformazioni di navi.

La legge 30 giugno 1952, n. 774 mira a favorire la costruzione di moderno naviglio minore in acciaio, di tonnellaggio corrispondente alle nuove esigenze dei traffici, in sostituzione di vecchie unità in legno da demolirsi. I fondi stanziati (queste informazioni le do oggi alla Camera) avrebbero consentito la demolizione di 14 mila tonnellate di naviglio in legno e la costruzione di navi in acciaio per 7 mila tonnellate. Sono state invece nei termini di legge presentate domande per la demolizione di sole 6300 tonnellate di naviglio in legno, onde potrà al massimo procedersi alla loro sostituzione con la costruzione di tonnellate 3150 di nuovo naviglio. I fondi, che così residuano, saranno però assegnati alla costruzione di altro naviglio minore in acciaio senza la corrispondenza di demolizione e per il quale vi sono già molte domande.

Abbiamo così cercato di andare incontro alle esigenze dell'armamento da cabotaggio, attualmente colpito da una grave crisi, non solo da oggi appesantita dalla circostanza che i grossi ed insperati profitti realizzati da tale naviglio nel periodo bellico e nell'immediato dopoguerra ne provocarono l'ulteriore incremento che ha poi ingenerato pleora concorrenza e disarmi.

Dall'attuazione del capitolo VIII della legge 25 luglio 1952, n. 949, per lo sviluppo dell'economia e l'incremento dell'occupazione, che contempla nuove notevoli provvidenze a favore delle costruzioni navali cisterniere deriveranno indiscutibili benefici all'economia nazionale nel settore delle industrie marittime. Verrà assicurato innanzitutto l'incremento della occupazione. All'attività dei cantieri sono interessate grandi masse di maestranze specializzate, costituite da oltre 40 mila dipendenti dei cantieri maggiori, da non meno di 12 mila operai degli stabilimenti per la costruzione degli apparati motori e di altrettanti operai occupati nelle officine per la costruzione degli ausiliari di bordo, per gli arredamenti, ecc., nonché talune altre migliaia di operai occupati nell'industria siderurgica.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

Credo di poter affermare, onorevoli colleghi, che fra tutti i provvedimenti portati nella legge del luglio scorso per la maggior occupazione questo è quello più operante e già totalmente operante! Le critiche, e i dubbi, che erano stati opposti anche in quest'aula (e mi ricordo della discussione e delle votazioni svoltesi in una seduta notturna, in cui la Camera è apparsa un po' incerta, disorientata ed ha finito coll'adottare alcune decisioni non risultate al tutto convenienti), quei dubbi si sono in pratica rivelati completamente infondati.

Sedici cisterne per 238 mila tonnellate di stazza lorda, già distribuite fra i vari cantieri maggiori, e le altre tre o quattro per 50 mila tonnellate, che prossimamente saranno assegnate, assicurano lavoro a tutti indistintamente i cantieri nazionali, a quelli del nord ed a quelli del sud. Desidero sottolineare all'Assemblea come l'attribuzione delle commesse fra i vari cantieri non è stata e non sarà più effettuata, come invece era previsto dalla legge 8 marzo 1949, con provvedimenti di autorità del ministro, ma per libera contrattazione fra gli interessati, sulla base di una naturale e quindi equa ripartizione a seconda delle necessità e delle possibilità di ogni cantiere, che il ministero ha cercato ed è riuscito a favorire nella generale comprensione. Il provvedimento assicurerà un ringiovanimento della nostra flotta con l'immissione di quasi 290 mila tonnellate di stazza lorda di moderne petroliere: e cioè di navi che, per continuità di utilizzazione e sostenutezza dei loro noli, offriranno quando la legge fu predisposta e tuttora ancora offrono più favorevoli condizioni di esercizio e di ammortamento.

Come è noto a questa Camera, che l'ha per prima approvata nel maggio scorso, la legge sulla base della differenza tra i costi della costruzione inglese e della nazionale, calcolata all'incirca in 100 mila lire alla tonnellata, prevede la corresponsione di un contributo di lire 45 mila per tonnellata di stazza lorda, da corrispondersi integralmente per le prime 12 mila tonnellate e con la riduzione dell'1 per cento per ogni 1000 tonnellate o frazione di 1000 superiore a 500, di tonnellaggio maggiore. In sede di gara gli armatori concorrenti hanno offerto riduzioni sensibili che hanno ridotto la misura del contributo da lire 45 mila a lire 39.757,50, il che ha permesso di elevare il tonnellaggio da costruirsi da 250 mila a circa 287 mila tonnellate.

A questo proposito debbo una risposta agli onorevoli Ducci e Jacoponi. Le società del gruppo « Finmare », alle quali il Parla-

mento aveva riservato una quota extra gara di petroliere, non hanno ritenuto di usufruire di tale riserva a loro disposizione, sia per difficoltà di finanziamento, sia perché hanno ritenuto l'assunzione di tale impresa essere estranea ai compiti istituzionali della « Finmare », alla quale avrebbe naturalmente create nuove difficoltà per lo svolgimento del suo specifico programma di potenziamento della flotta passeggeri.

Con una comunicazione del 1° settembre di quest'anno la presidenza della società « Finmare » spiega le ragioni di ordine finanziario (cioè l'onere di quasi 100 miliardi cui deve ancora far fronte), di ordine tecnico e di ordine programmatico di tale rinuncia. La « Finmare » preferisce dedicarsi al completamento della ricostruzione e al ringiovanimento della flotta destinata ai servizi di linea passeggeri e misti.

A sua volta l'onorevole Jacoponi ha sollevato la questione della mancata riserva in favore della « Cooperativa Garibaldi », che la Camera ebbe a negarle. Nel suo intervento l'onorevole Jacoponi ha ieri tessuto uno sperficato elogio della « Garibaldi ». Mi si è affacciato il dubbio che l'elogio sia interessato e che, se fosse stato presente, l'onorevole Giulietti avrebbe forse provato, a sentirlo, preoccupazioni del genere di quel tale che udiva dal vicino di casa troppi elogi alle grazie della propria consorte. Sta il fatto che, per quanto la Camera non abbia riservato alla « Cooperativa Garibaldi » il favore della trancia di tonnellaggio che l'onorevole Giulietti aveva richiesto, nessun danno, come era nelle mie convinzioni, ne è a questa derivato. Infatti la « Garibaldi » ha concorso a parità di condizioni con gli altri armatori ed ha avuto l'assegnazione della nave petroliera che desiderava.

A questo proposito ho avuto proprio ieri il piacere di due comunicazioni: la prima dell'onorevole Giulietti che, impossibilitato per malattia a partecipare alla discussione di questo bilancio, mi pregava di considerarlo spiritualmente presente; la seconda della stessa « Cooperativa Garibaldi » e dell'« Ansaldo », in cui mi si annuncia l'avvenuta firma della commessa per la costruzione di una turbocisterna di 27.400 tonn. di portata in applicazione della legge relativa. Nessuna antipatia, dunque, onorevole Jacoponi, nutriamo per la « Garibaldi » che non ha, nei nostri confronti, alcun bisogno del non richiesto intervento di avvocati difensori.

Anche l'« Agip » è rimasta assegnataria di una cisterna, che costruirà a Castellam-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

mare di Stabia, nella prima distribuzione ed è possibile che gliene possa essere attribuita una seconda nella distribuzione residua.

Allo scopo di assicurare lavoro pure ai cantieri minori, la legge stessa ha previsto all'articolo 62 anche la costruzione di navi in acciaio da carico secco o liquido da 500 a 2.000 tonnellate lorde e di rimorchiatori. Per la costruzione di tali unità verrà corrisposto un contributo di lire 130 mila per tonnellata. Per far fronte agli oneri relativi, la legge stabilisce che, a tale scopo, dallo stanziamento dei 12 miliardi siano prelevati 600 milioni.

Dopo l'attuazione di questi interventi, d'accordo con coloro che hanno fatto richieste in questo senso, si cercherà di evitare i provvedimenti slegati e contingenti, per seguire un programma organico. In questo senso hanno operato altri paesi come la Francia, la Germania e il Giappone, che hanno ormai registrato una ripresa completa dell'attività cantieristica. Gli scali inglesi favoriti dal basso costo delle materie prime, assicurato dal favore governativo, sono stracarichi di scafi. Ho all'uopo già nominato una Commissione di esperti delle costruzioni navali e dell'armamento, presieduta dal Sottosegretario e collaboratore onorevole Tambroni, perché siano condotti gli studi necessari per arrivare appunto alla predisposizione di uno schema di legge che, contemperando le indifferibili istanze della produzione e del lavoro con le esigenze del bilancio dello Stato, dovrà assicurare, con effetti continuativi nel tempo, il potenziamento del nostro naviglio e il progresso organizzativo della nostra industria cantieristica.

Non ho ben compreso le riserve dell'onorevole Salerno sulla nomina di questa Commissione. Egli ha fatto cenno al Consiglio Superiore della marina mercantile, quasi che questa Commissione ne fosse un duplicato. Ma si tratta di cosa completamente diversa. Questa Commissione deve studiare lo specifico problema e suggerire delle proposte. Il Ministero, sotto la mia direzione e responsabilità, preparerà lo schema di un disegno di legge e poi questo sottoporrà al Consiglio superiore per il suo parere. Tutto è predisposto nel modo che appare più conveniente per il successo dell'iniziativa.

Quanto alla sollecitudine con cui deve procedersi alla preparazione del progetto, posso garantire che ogni sollecitudine sarà usata, come certo si propone l'onorevole Tambroni e secondo le mie personali istruzioni, espresse nella dichiarazione di insediamento.

Contrariamente al parere che fu, sia pure autorevolmente, espresso da un mio predecessore, ritengo occorra affrontare e risolvere una buona volta il problema dell'industria cantieristica e delle relative commesse navali, che si trascina da decenni. Appare veramente inconcepibile che, mentre si tende a nuovi investimenti produttivistici, con nuove imprese industriali, agricole e perfino finanziando in paesi stranieri l'emigrazione, possa pensarsi di trascurare la nostra antica attività delle costruzioni navali.

Non si può opporre alla soluzione del problema pregiudiziali assolute di carattere rigorosamente finanziario-contabile. Debbono piuttosto considerarsi i vantaggi che da una efficiente industria cantieristica possono derivare all'economia del paese nei riguardi della occupazione della mano d'opera, della immissione in circolazione della massa dei salari corrisposti, della valuta acquisita o non esportata, a seconda che le costruzioni siano effettuate per conto di stranieri o di nazionali e infine della creazione di altri cespiti tassabili e della maggiore occupazione di personale marittimo.

Occorre inoltre che sia tenuto esatto conto:

1°) degli oneri derivanti all'Istituto ricostruzione industriale (I.R.I.) — e per esso al Tesoro — dal *deficit* di bilancio dei cantieri controllati, e cioè nove cantieri maggiori e medi che rappresentano, all'incirca, il 75 per cento della potenzialità produttiva della nostra industria cantieristica; nonché delle somme che dovrebbero erogarsi per sussidi di disoccupazione ove taluni cantieri dovessero cessare dalla loro attività;

2°) dell'apporto valutario della marina mercantile nazionale all'economia del paese.

Ed a questo proposito, secondo i dati della Banca d'Italia, dirò che la bandiera nazionale avrebbe incassato nel 1951 noli in valuta per milioni di dollari 99,4 che, al netto delle spese sostenute dall'armamento all'estero, hanno assicurato un introito netto di milioni 44,1. Inoltre, la bandiera nazionale, partecipando al trasporto delle merci essenziali di importazione, ha fatto risparmiare valuta per circa 130 milioni di dollari. Nonostante tale notevolissimo apporto della bandiera nazionale alla bilancia dei noli, questa si è chiusa con un *deficit* di 104 milioni di dollari. Ciò dimostra, se ve ne fosse bisogno, ancora di più l'assoluta esigenza di assicurare un ulteriore incremento della consistenza della nostra flotta da traffico. Perché l'industria nazionale cantieristica possa conseguire una vera efficienza, è assolutamente indispen-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

sabile che i costi di produzione si avvicinino a quelli esteri, per quanto più è possibile.

A ciò aiuterà, onorevoli deputati, in notevole parte l'imponente trasformazione dei nostri impianti siderurgici di Cornigliano Ligure, di Bagnoli, e di Piombino, che consentiranno di fornire il ferro alle aziende navalmeccaniche a costi che non restino proibitivi, quali gli attuali. Occorre però anche che la produzione cantieristica si adegui, o per lo meno si avvicini alla capacità di ripresa degli impianti, allo scopo di evitare che le spese generali incidano, con conseguente maggiorazione dei costi stessi, su una produzione di gran lunga inferiore.

Al riguardo ritengo non inutile rilevare la notevole importanza che le riparazioni navali presentano. Si tratta infatti di lavori che normalmente implicano, più che l'impiego di materiali, quello di mano d'opera, che consentono l'utilizzazione, come rottami, dei materiali sostituiti e che determinano larghissimo apporto di valuta, anche in relazione alle soste nei porti nazionali di navi equipaggiate.

Non mi dissimulo le difficoltà da superare per corrispondere ai cantieri delle sovvenzioni a fondo perduto, nel caso di commesse — costruzioni o riparazioni — per conto di stranieri.

Penso quindi che da parte della finanza dovrebbe essere esaminata la possibilità di concedere ai cantieri esenzioni fiscali nella misura più larga possibile, magari prevedendo un sistema di rimborso — in una misura forfetaria per tonnellata di materiali impiegati — di tutte le imposte, comprese quella generale sull'entrata, regolarmente già scontata a suo tempo.

In relazione ed allo scopo di favorire le commesse estere potrebbe esaminarsi il ripristino della garanzia statale, già previsto dal decreto 12 agosto 1947, n. 987, a favore degli istituti bancari che abbiano concesso la loro fidejussione a committenti stranieri, sia la concessione ai cantieri della garanzia statale (s'intende entro limiti e per eventi predeterminati) sulle oscillazioni dei cambi.

Debbo anche ricordare, fra questi problemi, uno dei maggiori: e cioè quello del credito navale, toccato da vari oratori, dall'onorevole Salerno all'onorevole Russo, e in particolar modo sottolineato anche nell'ordine del giorno dell'onorevole Liguori. L'attuale costo delle navi esclude che gli armatori, salvo eccezioni, possano disporre degli enormi mezzi finanziari occorrenti per l'ordinazione di navi nuove. Occorre, quindi, facilitare le operazioni di finanziamento. Problema senza

dubbio assai grave per il nostro paese, dove il risparmio manca od è scarso e perciò il denaro costa molto e dove, in più, è diffuso un senso di sfiducia o diffidenza verso i rischi che comporta l'industria della navigazione.

Sembra che in molti centri della nostra nazione sia perduta l'antica tradizione del rischio marittimo e dell'audacia delle imprese, a differenza di altri paesi, e valga per tutti la Norvegia, dove anche il piccolo risparmiatore concorre alla formazione degli enormi capitali occorrenti per l'esercizio delle moderne imprese di navigazione. È così che la Norvegia, con una popolazione di circa quattro milioni di abitanti, ha recentemente superato i sei milioni di tonnellaggio lordo di naviglio e ne ha in costruzione molto altro, specie petrolifero.

Così stando le cose, il nostro risparmio può essere chiamato a concorrere solo con la sottoscrizione od acquisto di obbligazioni, che siano assistite da speciali vantaggi, sotto forma o di un più elevato interesse o di sicurezza d'impiego. Esclusa la prima possibilità, sarebbe forse il caso di esaminare il sistema della emissione di obbligazioni di credito navale ancorate al dollaro, e cioè alla moneta da cui in sostanza dipendono il corso dei noli e il conseguente valore delle navi.

Sul tema, scottante, delle esenzioni fiscali io non posso, manco a dirlo, non condividere in gran parte le preoccupazioni del collega ministro alle finanze. Esse devono e dovranno mirare soprattutto a favorire l'industria cantieristica, onde questa possa, a sua volta, sollecitare, coi suoi costi, le commesse dell'armamento, specie nazionale. Dovrebbe infatti essere finalmente diventato superfluo osservare che, giocando i noli internazionalmente e come vasi intercomunicanti, l'armatore italiano per poter reggere alla concorrenza straniera, specie nei periodi di noli bassi e di conseguenti periodi di vacche magre, deve essere posto in condizioni di partenza (e cioè costo della nave e carico degli interessi del denaro impiegato per l'acquisto) tali da non dovere alla prima crisi soccombere schiacciato dalla maggiore capacità di resistenza dei concorrenti esteri.

Un po' diverso è il discorso successivo, che si riferisce agli utili di gestione. La legge del marzo 1949 e quella attuale delle petroliere hanno limitato ai primi tre anni di esercizio l'esonero della imposta di ricchezza mobile per le navi costruende. Ritengo opportuno non allargare queste concessioni.

A questo riguardo la Camera mi consentirà una dichiarazione, che desidero esprimere

con molta precisione e serenità. Non posso guardare senza vive preoccupazioni ad una iniziativa legislativa raccolta dalla regione siciliana, la quale, certamente con l'onesta speranza di così incrementare l'armamento isolano o di convogliare in Sicilia armatori stranieri, ma senza considerare e quindi prevedere che riuscirebbe solamente a richiamare armatori italiani cupidi di evadere alle leggi fiscali dello Stato nazionale, ha promesso l'esonero per ben dieci anni dalla imposta di ricchezza mobile agli armatori che vadano ad inscrivere nei compartimenti marittimi siciliani navi di nuova costruzione o di nuovo acquisto. (*Approvazioni*).

A ciò si aggiunga che per la legge siciliana, che abolisce la nominatività obbligatoria dei titoli azionari, ne conseguirebbe che questi troppo abili armatori, che non sono affatto siciliani e che probabilmente hanno suggerito l'iniziativa, costituendo, come vanno facendo, delle società anonime in Sicilia, andrebbero anche esenti da ogni imposta patrimoniale oltre che dalla esenzione della ricchezza mobile. È facile prevedere quale enorme emorragia conseguirebbe all'erario dello Stato italiano ove una tale legge regionale (che fra l'altro non servirebbe al richiamo di naviglio straniero ostandovi il nostro Codice della navigazione che impone, per l'iscrizione nei compartimenti italiani — e quindi anche in quelli siciliani — la nazionalità dei due terzi delle carature della nave), attualmente impugnata per la seconda volta dal Governo davanti l'Alta Corte siciliana, andasse in vigore al di là dello Stretto.

Indipendentemente dal fatto che la stessa legge, con una discriminazione regionalistica, riserva alle navi così iscritte l'imbarco del 40 per cento di marittimi siciliani, mi sembrano giustificate le preoccupazioni che ho ritenuto dover qui francamente manifestare, confidando che la segnalazione valga ad evitare una situazione di disordine fiscale e di gravissimo turbamento nell'ordinamento dell'armamento nazionale. (*Commenti*).

L'Amministrazione della marina mercantile ha partecipato ai lavori della commissione incaricata degli studi per la predisposizione di un disegno di legge inteso a modificare la legge 26 ottobre 1940, n. 1543, relativa appunto al risarcimento dei danni di guerra, cui ha accennato diffusamente anche il relatore.

Tale disegno di legge è stato esaminato da questa Camera che, in accoglimento delle richieste dei ceti interessati, ha ammesso al risarcimento tutto indistintamente il na-

viglio sinistrato e cioè anche le navi assicurate contro i rischi di guerra e le navi o galleggianti requisiti o noleggiati dalle amministrazioni dello Stato con assunzione a proprio carico dei rischi di guerra.

Lo schema di disegno di legge approvato dalla Commissione parlamentare prevede la corresponsione: di un indennizzo nel caso che il natante non sia ripristinato o ricostruito ovvero non possa essere ripristinato; di un contributo di ripristino nel caso che il natante sia ripristinato o ricostruito. Sia dall'indennizzo, sia dal contributo debbono dedursi, naturalmente, le somme comunque percepite o da percepire dai danneggiati.

Va però osservato all'onorevole relatore che l'indennizzo massimo non potrà in alcun caso superare i 50 milioni e non potranno essere considerati per l'indennizzo i danni oltre i 200 milioni. Quindi, non è il caso di farsi eccessive illusioni.

Il decreto-legge 7 dicembre 1942, n. 1808, impose l'obbligo del reimpiego in nuove costruzioni delle indennità conseguite per perdita di navi mercantili, di stazza lorda superiore alle 100 tonnellate. Poiché l'attuale costo delle costruzioni rende, il più delle volte, impossibile l'adempimento di tale obbligo, con la legge 2 gennaio 1952, n. 51, è stato stabilito che gli interessati, ove comprovino di essersi trovati nella impossibilità di adempiere all'obbligo stesso, possano, con decreto del ministro della marina mercantile di concerto con quello delle finanze, ottenere lo svincolo delle indennità di perdita, accantonate ai termini del sopracitato decreto-legge, n. 1808.

Con la legge 5 maggio 1952, n. 529, che ha prorogato al 31 dicembre 1954 il decreto-legge 7 maggio 1948, n. 1121, sono state mantenute in vita talune agevolazioni fiscali già concesse all'industria delle costruzioni navali e dell'armamento dalla legge 10 marzo 1938, n. 330.

Ho seguito e seguito con particolare attenzione i problemi che comunque investono gli interessi della gente di mare, perché ho sempre ritenuto non essere possibile attuare alcuna efficace politica marittima ove alla iniziativa armatoriale manchi la collaborazione fedele e disciplinata della gente di mare, e perché penso che all'intelligente considerazione delle esigenze dell'industria della navigazione, le quali non possono essere disconosciute, non debba mai dissociarsi l'attenta comprensione degli essenziali bisogni, sia morali che materiali, di quella benemerita categoria di lavoratori.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

L'esuberanza del personale marittimo navigante in relazione alla limitata consistenza del naviglio aveva reso necessaria, nell'immediato dopoguerra, la sospensione di ogni nuova iscrizione nelle matricole della gente di mare di prima categoria, salvo limitate eccezioni per talune categorie specializzate.

L'intervenuta ricostituzione della flotta mercantile, la necessità di rinsanguare i quadri della marineria con elementi giovani ed, infine, anche le richieste, a questo proposito, del Ministero difesa-marina, hanno indotto la mia amministrazione ad autorizzare la riapertura indiscriminata della immatricolazione per coloro che si trovino nelle condizioni previste dall'articolo 119 del Codice della navigazione e che, cioè, non abbiano superato i venticinque anni. Questo limite di età è tassativo e non può subire eccezioni di sorta.

Nel campo sindacale, ricordo che sono stati stipulati molteplici accordi fra i rappresentanti dell'armamento e quelli della gente di mare che, senza dubbio, hanno contribuito a migliorare i rapporti fra le due categorie.

La legge 25 luglio 1952, n. 915, approvata all'unanimità dai due rami del Parlamento, ha organicamente risolto il problema della previdenza marinara, già provvisoriamente fronteggiato con gli accordi sindacali del 1949 mediante la triplicazione delle pensioni in atto al 30 giugno dello stesso anno.

Abbiamo desiderato affrontare in pieno tale problema per assicurare, nella maniera più soddisfacente possibile, tranquillità di vecchiaia e di riposo alla benemerita categoria dei lavoratori del mare. Ringrazio l'onorevole Mazza dell'aperto riconoscimento che ha fatto per il gran passo compiuto con questa riforma. Assicuro lui e gli altri intervenuti sul tema che, quando potremo, a legge applicata, rilevarne le eventuali manchevolezze pratiche, riesaminerò con equità e comprensione alcuni casi di solidarietà sociale che ne risultassero insoluti.

Con tale legge la Cassa nazionale per la previdenza marinara si è sganciata dai fondi della mutualità generale, cui fu necessario far ricorso nell'immediato dopoguerra, e riacquista una propria e completa autonomia. Essa riguarda circa 26.000 pensionati, ai quali verrà rivalutato l'attuale trattamento, circa 40.000 marittimi imbarcati su navi nazionali ed estere, circa 48.000 marittimi in attesa d'imbarco, e circa 2.000 amministrativi.

Per quanto riguarda gli aggiornamenti delle pensioni che sono andate in vigore,

ancora non sono stati fatti i conti, e quindi non si può ancora corrispondere l'intero importo delle nuove pensioni. Posso però avvertire che a tutti i marittimi pensionati dal 1° novembre sarà versata una bimestralità normale anticipata di novembre e dicembre, più gli assegni complementari (triplicazione) di novembre e dicembre (anticipati). Prima di Natale: per le pensioni dirette sarà corrisposta la 13ª mensilità nella misura nuova e col conguaglio degli arretrati; per le pensioni di riversibilità sarà corrisposta la bimestralità anticipata di gennaio e febbraio degli assegni complementari a titolo di acconto sulla nuova pensione. Con il 1° gennaio: per le pensioni dirette si avrà la liquidazione della nuova pensione anticipata per gennaio e febbraio; per le pensioni di riversibilità vi sarà la vecchia pensione anticipata di gennaio e febbraio sulle normali rate della pensione. Col 1° marzo saranno messe in pagamento le nuove pensioni anche per le pensioni di riversibilità e il conguaglio, tenuto pure conto della 13ª mensilità.

A questo punto ritengo che sia venuto il momento di riesaminare, nel comune interesse della nostra marineria, sia pure con spirito di prudente attenzione, i problemi dello « avvicendamento » e quello della « revisione delle matricole ».

Essendosi ormai quasi raggiunta la consistenza prebellica del naviglio nazionale, appare il caso di considerare la possibilità di prevedere un termine allo « avvicendamento » che, come deve da tutti riconoscersi, non può non influire dannosamente sull'esercizio delle navi, ritardando o rompendo, in ogni caso, quel completo affiatamento che deve sussistere non solo fra tutto il personale di bordo, ma anche fra il personale stesso e la nave.

Ritengo che sia del pari necessario affrontare il problema della revisione delle matricole della gente di mare. Marittimi debbono restare solo coloro che al mare hanno fatto offerta della loro giovinezza, delle loro energie e della loro stessa vita e non quelli che pretendono l'imbarco quando non trovano lavoro a terra e che usualmente si dedicano ad altre attività.

Si è tenuta presente la necessità di arrivare ad una completa sistemazione dell'attrezzatura meccanica dei vari porti senza dimenticare le imprescindibili esigenze di vita della manodopera.

Attualmente il lavoro portuale va, a grado a grado, normalizzandosi in conseguenza dell'incremento verificatosi nei traffici marittimi. Tuttavia in taluni porti, a causa del limitato volume dei traffici, non si riesce a garantire ai lavora-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

tori portuali un guadagno corrispondente al costo della vita. E, poiché, evidentemente, l'Amministrazione non ha possibilità di ripartire il traffico tra i vari porti, perché i carichi debbono raggiungere i porti imposti dalle esigenze della industria e dei commerci, e nessun artificio che corregga questa norma fatale potrebbe sorreggersi, si è provveduto: a) ad istituire un fondo per l'assistenza economica dei lavoratori delle compagnie; b) a garantire gli assegni familiari per 26 giornate mensili; c) ad un aumento, nella misura di 210 lire, per ogni giornata lavorativa; d) alla gratifica natalizia.

Ai portuali è stata inoltre assicurata l'assistenza sanitaria mediante l'istituzione della Cassa Malattie e per reperire i fondi all'uopo occorrenti — ne assicuro l'onorevole, Jacoponi — è in corso un provvedimento legislativo di aumento dei contributi per tonnellata di merce sbarcata.

È pure allo studio il problema del trattamento di quiescenza dei portuali, assicurato attualmente dalle varie compagnie in misura e con criteri diversi. È mia aspirazione di poter non solo arrivare all'unificazione di tutte le disparate disposizioni attualmente in vigore, ma anche di assicurare, nei limiti del possibile, un sufficiente trattamento di quiescenza a tutti i portuali.

Appaiono ogni giorno più necessari il riesame ed il perfezionamento dell'attuale regolamentazione del lavoro portuale ed il coordinamento della complessa legislazione attualmente in vigore.

Se, infatti, nessuno può pensare né pensa a limitare i vantaggi assicurati ai lavoratori portuali dal vigente ordinamento, devo constatare, d'altra parte, che è ormai diffusa l'opinione sia indispensabile evitare la possibilità di abusi ed errori e che, quindi, tariffe troppo elevate od incerte ovvero atti di indisciplina dannosamente influiscano sui traffici dei nostri porti, provocandone la contrazione.

Accogliendo le richieste dell'armamento minore gravemente colpito dalla crisi del traffico, di cabotaggio l'Amministrazione, confortata dal parere favorevole espresso in proposito dal Comitato Centrale del lavoro portuale, ha riprodotto, con circolare del 30 gennaio di questo anno, la facoltà concessa agli equipaggi dei natanti di stazza lorda fino a 100 tonnellate di attuare, in linea sperimentale e per un anno, le operazioni di tiraggio e stivaggio in taluni porti.

L'esercizio di tale facoltà concessa — ripetesì — nell'interesse del proletariato dell'armamento costituito dal piccolo naviglio ha

incontrato, specie in un primo momento, per motivi più sindacali che tecnico-economici, una certa resistenza da parte dei lavoratori di alcuni porti, specie minori, che è stata però presto superata.

Ho anche revocato per le navi inferiori alle 200 tonnellate l'obbligo dell'uso del pilota per l'ingresso nei porti.

Come già ebbi a dichiarare ripetute volte, riconfermo che sono favorevole al mantenimento dell'organizzazione del lavoro attraverso ed a mezzo delle « compagnie portuali » e che desidero non essere costretto a propormi ed a proporre il problema della revisione dell'attuale legislazione monopolistica e corporativa. All'autorità marittima incombe però il dovere di porre un freno a che il monopolio delle compagnie degeneri, come in alcuni porti sta avvenendo, in uno strumento di partito per la lotta politica.

Con mio decreto 21 giugno scorso, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 23 stesso mese, è stato riconosciuto allo stabilimento a ciclo integrale S. C. I., della società Cornigliano di Genova, la facoltà di servirsi, nello ambito del molo Nino Ronco, sito in quel porto, del proprio personale per tutte le operazioni — imbarco, sbarco, trasbordo e movimento merci — previste dall'articolo 108 del codice della navigazione.

Tale provvedimento provocò una violenta reazione dei dirigenti le compagnie portuali di Genova, le quali, rivendicando l'esclusività del lavoro, avanzarono regolare ricorso al Consiglio di Stato contro la legittimità del provvedimento ministeriale. Nel contempo, però, la organizzazione sindacale socialcomunista dei lavoratori portuali (F. I. L. P.) ha impostata una vasta agitazione sulla stampa di partito, imponendo scioperi a catena nei vari porti nazionali.

Innanzitutto è da respingere l'affermazione, a sfondo demagogico, ripetuta sui giornali socialcomunisti e nelle riunioni della F. I. L. P. che il provvedimento sia stato emanato per assicurare benefici ad un gruppo industriale privato.

Nel riconoscere, su richiesta del Ministero dell'industria e del commercio e su intesa col Ministero del lavoro e della previdenza sociale, l'autonomia funzionale dello S. C. I., sono state tenute presenti esclusivamente le inderogabili esigenze della nostra rinnovata industria siderurgica e gli impegni che in essa ha assunto lo Stato.

Solo una riduzione dei costi di produzione potrà consentire alla siderurgia italiana di fornire acciaio e ghisa a prezzi corrispondenti

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

a quelli esteri, assicurando possibilità di ripresa e benefici notevoli alle industrie cantieristiche e metalmeccaniche ed aiutandole così a superare la crisi che si ripercuote continuamente in questo settore, provocando dolorosi episodi di licenziamenti.

D'altra parte non era lecito negare che lo S. C. I. fa capo alla Finsider, la quale a sua volta è controllata e finanziata dall'I. R. I. e che gli impianti di Cornigliano rappresentano un vero grandioso esperimento di socialismo di Stato assieme a quelli rimodernati di Piombino e di Bagnoli. A Cornigliano sono stati compiuti lavori veramente ciclopici, richiedenti una spesa che si avvicinerà quasi ai cento miliardi, i quali assicureranno una produzione annua di oltre un milione di tonnellate di laminati d'acciaio attraverso la lavorazione « a ciclo integrale ».

Così stando le cose ed in considerazione degli enormi vantaggi che da una riduzione dei costi dei prodotti siderurgici sicuramente deriveranno all'economia nazionale e ad aziende che occupano molte centinaia di migliaia di lavoratori, alle quali ultime si apriranno nuove possibilità di lavoro, la mia Amministrazione non poteva non esaminare e non accogliere le giuste esigenze della « Cornigliano » che, per conseguire la piena efficienza della sua organizzazione a ciclo integrale, aveva richiesto l'autonomia del lavoro per le operazioni di carico e scarico al molo Nino Ronco.

Per quanto l'agitazione e le conseguenti interruzioni a singhiozzo del lavoro in molti porti, specie a Genova, Savona e Livorno, avessero un evidente scopo politico, il Governo si è limitato ad intervenire per assicurare la libertà di lavoro e l'ordine pubblico. Io ho serenamente atteso che il supremo collegio amministrativo decidesse sull'interposto ricorso, solo una volta indirizzando una lettera ad un giornale per chiarire i fatti contro faziose deformazioni; soprattutto riaffermando che non era intenzione della mia amministrazione estendere la concessione ad altre aziende genovesi e facendo presente che, trattandosi di un lavoro nuovo, che interveniva per una speciale destinazione, niente del lavoro consueto era stato comunque tolto alle compagnie portuali.

Il giorno 16 corrente ottobre il Consiglio di Stato ha esaminato il ricorso dopo che il patrocinio delle compagnie aveva avuto mezzo di esporre ed illustrare per iscritto e nella discussione orale tutte le loro eccezioni e ragioni. Il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso così riconoscendo la piena legitti-

mità del decreto da me adottato in base all'articolo 110 del codice della navigazione.

Così dovrebbe concludersi — io oso sperare — la polemica impostata clamorosamente sulla illegittimità del provvedimento. Come dichiarai a commento di questa conclusione, io vorrei che i portuali di Genova non la considerassero come una mia vittoria, ma come un naturale logico prevalere del buon senso e dell'interesse della collettività nazionale su ristrette ed egoistiche pretese di categoria.

Certo però, lo ripeto, è da augurarsi nell'interesse delle compagnie portuali di Genova e di tutta Italia che i loro capi comprendano — dirò più precisamente che vogliono comprendere — che la legislazione di favore riservata dalla legislazione corporativa ancora in vigore non potrebbe non risultare pregiudicata ove il monopolio del lavoro risultasse servire quale arma per la lotta politica di una fazione.

All'onorevole Palenzona devo, in proposito, dichiarare che la disposizione emanata dal Ministero che dispone non dover considerarsi straordinario agli effetti del compenso salariale il lavoro compiuto in ore notturne o festive in conseguenza di scioperi politici appare opportuna ad evitare che si trascenda, come si sta in alcuni porti trascendendo, in deplorabili abusi di improvvise e capricciose sospensioni del normale lavoro di carico e di scarico. La disposizione naturalmente non dovrà essere applicata se non nei riguardi delle unità scioperanti e non potrà colpire chi non ha scioperato o non era di turno allorché è intervenuta la sospensione del lavoro.

La mia Amministrazione sta anche attuando la riorganizzazione sia degli enti cui è affidata la completa gestione amministrativa di alcuni porti sia delle aziende che gestiscono i mezzi meccanici.

A tale scopo, con provvedimenti legislativi, sono stati assicurati mezzi finanziari all'Ente autonomo del porto di Napoli e al Provveditorato del porto di Venezia e sono in corso di studio altri provvedimenti intesi ad assicurare nuovi fondi agli enti stessi.

Per favorire l'incremento dei traffici e delle industrie nazionali, sono in corso di studio o di attuazione, di concerto con il Ministero delle finanze, provvedimenti intesi a costituire in alcuni porti più importanti zone di franchigia doganale. E, propriamente, sono stati istituiti, dopo quello di Venezia, punti franchi nel porto di Messina, nel porto di Brindisi e nel porto di Napoli.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

Sarà al più presto sottoposto all'esame del Consiglio dei ministri uno schema di provvedimento modificativo del decreto-legge 1° marzo 1939, n. 416, con il quale fu istituito il punto franco nel porto di Genova, che però fino ad oggi è restato inoperante per difficoltà di vario ordine. Per evidente equivoco l'onorevole relatore vi accenna come se il punto franco fosse già stato istituito a Genova.

La mia Amministrazione continua sempre ad insistere presso il Ministero dei lavori pubblici, perché la ricostruzione dei porti distrutti o danneggiati dagli eventi bellici sia completata. Sono state effettuate riparazioni nella misura media del 90 per cento dei danni subiti. Non è sufficiente ripristinare, ma occorrono anche nuovi lavori per sempre, più migliorare l'efficienza dei porti nazionali di cui è urgente anche migliorare l'attrezzatura meccanica.

Per quanto riguarda il bacino di carenaggio di Napoli, faccio rilevare all'onorevole Salerno che per la sua costruzione furono fatti i seguenti stanziamenti: nel 1940 lire 55 milioni; nel 1947 lire 530 milioni; nel 1949 lire 1 miliardo e 500 milioni; nel 1951 1 miliardo e 700 milioni, in totale 3 miliardi e 785 milioni. Non mi sembra si possa accusare il Governo di trascuratezza!

SALERNO. Ma il bacino non c'è ancora!

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. La lunghezza prevista dal progetto è di metri 341, e la parte quasi ultimata in corso di costruzione è di metri 293,50. Devo osservare che il più grande bacino di Genova è attualmente lungo 280 metri.

Notevoli progressi sono stati conseguiti nel campo dei servizi marittimi sovvenzionati gestiti dalle società facenti capo alla « Finmare ».

La costruzione delle nuove navi ha consentito un sensibile miglioramento sulle linee:

a) Civitavecchia-Cagliari e Napoli-Cagliari ora disimpegnate settimanalmente dalla motonave *Sicilia*, la prima delle cinque motonavi da 5.200 tonnellate programmate dalla società « Tirrenia » in base alla legge del marzo 1949. Il 4 novembre prossimo con l'entrata in linea della motonave *Sardegna* da 5.200 tonnellate si inizierà la trasformazione del servizio quotidiano Civitavecchia-Olbia; questa trasformazione sarà completata in dicembre con la entrata in linea della terza consorella *Calabria*. Il Governo nazionale avrà così dato ai sardi delle comunicazioni col continente perfette e con navi magnifiche, ed io sono particolarmente lieto di aver potuto mantenere, nei termini promessi, l'im-

pegno preso nella discussione del bilancio dello scorso esercizio al Senato;

b) Napoli-Palermo, con la radicale trasformazione della motonave *Città di Tunisi*;

c) nel primo bimestre dell'anno prossimo sarà trasformato e completamente rimodernato anche il servizio quotidiano Napoli-Palermo con l'entrata in linea delle altre due motonavi da 5.200 tonnellate la *Campania Felix* e la *Lazio*, quest'ultima in corso di avanzata costruzione;

d) con particolare soddisfazione gli ambienti commerciali e marittimi hanno visto la nuova motonave *Europa* di 11.200 tonnellate riattivare il servizio celere fra l'Italia ed il sud-Africa. Con la consorella *Africa* essa farà coppia ristabilendo mensilmente i rapidi ed antichi rapporti. Le due motonavi faranno il percorso Trieste-Venezia-Brindisi-Suez-Mombasa-Città del Capo e ritorno;

e) un altro servizio celere pure mensile sarà ristabilito per l'Estremo Oriente nei primi mesi del prossimo anno con altre due nuove grandi motonavi da 11.300 tonnellate, la *Victoria* e l'*Asia* con partenza tirrenica sulla linea Genova-Napoli-Suez-India-Pakistan-Stretti-Hongkong;

f) i due celeri saranno integrati da due servizi commerciali, uno in partenza dal Tirreno per il sud Africa con quattro *Liberty* ed uno in partenza dall'Adriatico e con scali a Napoli e Genova per l'Oriente con due piroscafi tipo « navigatori » ridotti a solo servizio da carico.

Queste assegnazioni hanno sollevato qualche protesta da critici e da companilisti che abbondano dappertutto; ma mi sembra che la « Finmare » e per essa il « Lloyd Triestino » abbia suddiviso equamente il malcontento. D'altra parte se è opportuno tener pur conto delle ragioni politiche nella assegnazione — e lo si è fatto e si continuerà a farlo in limiti discreti — è però doveroso dare la dovuta, necessaria e prevalente considerazione alle ragioni economiche e commerciali cui va ispirata l'amministrazione e l'organizzazione dei servizi sovvenzionati: e devo francamente augurarmi che nessuna particolaristica pretesa abbia a prevalere col rumore e la speculazione di artificiose polemiche, che si stanno, a regolari intervalli, scatenando senza giustificazione in alcuni dei maggiori porti della penisola;

g) la aumentata disponibilità di naviglio ha consentito di ripristinare la linea sovvenzionata per Bengasi colla motonave *Città di Livorno* che ha ottenuto su quella antica nostra costa un rimarchevole successo;

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

h) infine coll'acquisto della piccola motonave *Egadi* da parte dell'armatore esercente la Trapani-Porto Empedocle-Pelagie- Pantelleria è stato possibile migliorare questo servizio sovvenzionato minore.

Le società di preminente interesse nazionale (Finmare) hanno beneficiato delle leggi per le costruzioni navali del 1949 e 1951 e dei provvedimenti per i cantieri triestini per un totale di ben 224.120 tonnellate, di cui 86.000 — dico ottantaseimila — costruite a Trieste colle sovvenzioni del Governo italiano. Il che non può e non dovrebbe essere dimenticato.

Oltre alle unità precedentemente accennate, sono entrate in esercizio due motonavi da carico *Udine* e *Vicenza* della società « Adriatica », da 1.560 tonnellate, sulle linee con la Grecia, Turchia, Libano e Palestina; tre motonavi miste da 13.000 tonnellate e cioè *Australia*, la *Oceania*, la *Neptunia* del « Lloyd Triestino » destinate ai servizi coll'Australia: due grandi motonavi passeggeri da 26.000 tonnellate, il *Giulio Cesare* e *Augustus*, della società « Italia », destinate alla linea del sud-America; *Enotria* da 5.200 tonnellate dell'« Adriatica », sulla linea con l'Egitto.

È al termine del suo allestimento la grande turbonave *Andrea Doria* della società « Italia », da circa 27.000 tonnellate, destinata a essere immessa nel prossimo dicembre sulla linea del nord-America.

La *Messapia* da 5.200 tonnellate, della società « Adriatica », entrerà presto sulla linea del Mar Nero.

È infine in costruzione a Sestri Ponente l'altra grande turbonave della società « Italia », la *Cristoforo Colombo* da 27.000 tonnellate, destinata ad affiancarsi alla *Andrea Doria* sulle rotte del nord America.

Debbo però rilevare che la iniziativa privata, cui si deve, in massima parte, la ricostruzione del nostro naviglio da carico e la ripresa dei nostri traffici su tutti i mari, è riuscita ad affermarsi largamente anche nei servizi di linea, contribuendo così a riacciare, in concorso con le linee sovvenzionate, i rapporti economici e culturali con gli altri paesi del mondo.

La « ditta Costá » di Genova gestisce una importante linea per il sud America con le motonavi miste *Anna C.*, *Andrea C.*, e *Giovanna C.*

La « flotta Lauro » di Napoli attua una linea per l'America del sud con la motonave *Surriento* ed una per l'Australia con le moto-

navi *Napoli* e *Ravello* e con le turbonavi *Roma* e *Sidney*.

Altre linee per le Americhe e per l'Australia sono esercitate dalla « Sitmar », con sede in Milano, dalla « Italmavi » di Genova, dalla « Sidarma » di Venezia, dall'« Alta Italia » di Genova, (linea del cotone), dalla « Compagnia genovese di armamento » di Genova e dai « fratelli Grimaldi » di Napoli.

Esercitano linee per l'Egitto ed i porti del Levante l'« Ignazio Messina » e la « Dani e C. » di Genova.

Una linea per il nord Europa è esercitata dalla « Gens » con sede in Palermo.

Sono in corso studi per modificare l'attuale sistema di intervento economico dello Stato, che fa obbligo all'amministrazione non solo di coprire l'eventuale deficit di gestione delle quattro società di preminente interesse nazionale (p. i. n.), ma anche di assicurare un utile netto del 4 per cento al capitale azionario. Questo però, come è noto, è in grande parte di proprietà dello Stato.

L'Amministrazione si propone di attuare i seguenti criteri: 1°) ridurre al minimo indispensabile i servizi e le linee mediterranee e transoceaniche; 2°) corrispondere alle società sovvenzioni calcolate per linea, abolendo il sistema delle integrazioni di bilancio previste dalla legge del 1936; 3°) rafforzare i controlli tecnici ed amministrativi del Ministero della marina mercantile e di quello del Tesoro sulle società del gruppo, ai fini dell'oculatazza della gestione e dell'adempimento degli obblighi assunti per convenzione.

Appare evidente che il personale, specie amministrativo, di queste società, ha la convenienza di considerarle come organismi economici che dovrebbero rassegnare allo Stato dei bilanci attivi sia pure colle necessarie sovvenzioni per i loro servizi, e non può pretendere trattamento di ulteriore favore fino a che l'esercizio risulterà deficitario.

L'attività della marina mercantile non ha subito rallentamenti durante l'anno in corso per quanto si riferisce agli accordi internazionali.

Accordi di carattere economico-finanziario sono stati conclusi con l'Argentina, con la Francia, con la Germania occidentale, con il Portogallo, con la Spagna e con la Turchia; mentre dovrebbero prossimamente concludersi analoghi accordi con la Grecia, con il Giappone e con la Danimarca.

Anche le relazioni col Giappone, già in via di normalizzazione, hanno formato oggetto di negoziati e si prevede che prossimamente sarà ripristinato il vecchio trattato di com-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

mercio e navigazione con le modifiche rese indispensabili dalla nuova situazione marittima e commerciale.

Vigile azione è stata svolta anche contro le discriminazioni di bandiera adottate da alcuni paesi. In conseguenza di tale azione alcune discriminazioni sono state abolite o sono in corso di abolizione, nonostante le difficoltà incontrate per far abbandonare un principio che molti paesi trovano indispensabile per il rafforzamento della propria marina mercantile.

Deve, infine, rilevarsi l'attività svolta dall'Amministrazione nel campo delle convenzioni internazionali di diritto marittimo.

Il mio Ministero ha dedicato tutte le sue cure all'organizzazione dei servizi connessi alla pesca, ai quali rivolge in particolare modo la sua attività il sottosegretario onorevole Tambroni.

Il naviglio da pesca nazionale comprendeva al 1° gennaio 1952 n. 41.391 unità così ripartite: navi di stazza lorda superiori alle 100 tonnellate lorde, numero 31; navi di stazza lorda inferiori alle 100 tonnellate, numero 2.139; motobarche o barche con motore ausiliario numero 4.221; barche remo-veliche numero 35.000.

Il naviglio peschereccio a propulsione meccanica si è, rispetto al 1950, incrementato del 10 per cento; quello a propulsione mista o remo-velica ha subito una diminuzione. Onde deve dedursi che l'armamento peschereccio tende al miglioramento qualitativo della propria consistenza.

Il notevole numero dei pescherecci — oltre 375 — in disarmo per motivi tecnici ed economici dimostra, però, che anche l'industria peschereccia è in crisi. Per evitare un aggravamento della crisi penso che sia necessario aumentare il tonnellaggio e la potenza dei natanti per metterli in condizione di sfruttare anche campi di pesca lontani; arrivare alla loro tipizzazione per ridurre i costi di costruzione e di esercizio ed affrontare, infine, il problema della conservazione e del rapido trasporto del pescato.

L'armamento da pesca ha beneficiato delle provvidenze della legge 8 marzo 1949, n. 75, e successive modifiche, per la costruzione di numero 366 natanti, per tonnellate di stazza lorda 9.130, che hanno importato una corrispondenza di contributi per lire 1.632.565.995 e finanziamenti per 800 milioni.

Ai fini del potenziamento del naviglio da pesca, avrei l'intenzione, ove sia possibile disporre dei fondi necessari, di favorire la

demolizione delle unità da pesca antiquate e la loro sostituzione con nuove unità.

Il personale addetto alla pesca può calcolarsi in circa 110.000 unità, di cui circa 18-20 mila imbarcate su motopescherecci armati con ruolo d'equipaggio e circa 90 mila esercitanti la piccola pesca con barche remo-veliche ed a motore.

Nei limiti, purtroppo assai ristretti, delle disponibilità di bilancio sono stati corrisposti sussidi per l'ammontare di 7 milioni e 200 mila lire a favore di pescatori bisognosi nonché, nella misura di lire 20.000, a favore di ciascuno di quelli (o loro famiglie) colpiti da sinistri marittimi.

Desidero diffusamente rispondere ai richiami appassionati degli onorevoli Di Leo, Borsellino e Palenzona su varie questioni interessanti i pescatori.

Per assicurare migliori condizioni di vita ai marittimi imbarcati sui motopescherecci, che attualmente restano a lungo in navigazione, è stato disposto che i relativi alloggi siano maggiormente curati dal punto di vista della comodità e dell'igiene sulle unità di nuova costruzione.

Essendo decaduto, con la sconfitta, l'accordo di pesca stipulato a Brioni con la Jugoslavia il 14 settembre 1921, fu necessario preoccuparsi della situazione dei pescatori dell'Adriatico privati degli abituali e più ricchi campi di sfruttamento. Si giunse, così, all'accordo concluso a Belgrado il 13 aprile 1949, che non è stato applicato, perché non fu corrisposto il previsto canone di 750 milioni.

Attualmente è decaduto anche l'accordo provvisorio stipulato per un canone di 600 milioni a Belgrado il 26 febbraio 1951 per un anno. In base a tale accordo sono stati richiesti 77 permessi di pesca per 36.548.000 lire, restando quindi a carico dello Stato la differenza del canone per 563.452.000 lire.

Nonostante tutta la insistenza della mia Amministrazione, che, in proposito, ha preso anche contatti con il Ministero degli affari esteri, non è stato possibile arrivare a nuovi accordi con la Jugoslavia, perché il ministro del Tesoro ha fino ad oggi recisamente affermato di non potere, data la situazione del bilancio, assumere nuovi oneri finanziari. Il Ministero degli affari esteri ha di recente proposto che la questione venga riesaminata in una riunione da tenersi presso la Presidenza del Consiglio.

Sono decaduti anche gli accordi relativi alla pesca nelle acque tunisine, previsti dall'articolo 7 della Convenzione di commercio e di navigazione del 28 settembre 1896. Si

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

tenta, con la cooperazione del Ministero degli affari esteri, di addivenire a nuovi accordi.

È stato interessato il Ministero degli affari esteri perché agisca presso lo Stato libico allo scopo di ottenere permessi per la pesca delle spugne in quelle acque.

Allo scopo di assicurare la conservazione del patrimonio ittico, nulla viene tralasciato perché, con la cooperazione anche della Guardia di finanza, sia esercitata la più ampia vigilanza contro la pesca con esplosivi e quella di frodo.

È stata interessata la finanza perché siano accordate agevolazioni fiscali per il petrolio consumato per l'esercizio della pesca con fonti luminose e perché siano conservate le agevolazioni fiscali già concesse per il carburante utilizzato dai natanti addetti alla piccola pesca.

L'intervento della mia Amministrazione, in sede di fissazione di prezzi, ha reso possibile un'ulteriore riduzione sui prezzi del gasolio e del petrolio utilizzati per la pesca.

Con decreto del Presidente della Repubblica 27 settembre 1951, n. 1757, è stata disciplinata la « Fondazione assistenza rifornimenti pesca » che, costituita in ente morale, è posta sotto la sorveglianza dell'amministrazione della marina mercantile, si propone lo scopo di agevolare nelle forniture i pescatori che abbiano subito perdite e di facilitare l'acquisto dei mezzi di lavoro da parte delle cooperative di pescatori e dei pescatori singoli che esercitano la piccola pesca.

Col 30 novembre corrente anno, cesserà l'erogazione della benzina agevolata ai pescatori. Tale provvedimento è stato determinato soprattutto dal danno derivante allo Stato (un miliardo e 779 milioni di lire annue) dalla immissione abusiva sul mercato interno di benzina agevolata.

Per evitare all'erario una perdita tanto notevole e per dare, nel contempo, la possibilità ai pescatori della piccola pesca di continuare il loro esercizio con mezzi di lavoro più sicuri dal lato tecnico e di maggiore rendimento economico, il Ministero della marina mercantile ha predisposto un piano concreto e completo — ora sottoposto all'esame del Ministero del tesoro — che prevede la sostituzione, sulle motobarche (circa 2.600) adette alla piccola pesca, dei motori a benzina con altri a gasolio.

Detto piano, attuabile in circa due anni, si basa prevalentemente sulla concessione, da parte dello Stato, del credito a bassissimo interesse ed ammortizzabile in un lungo pe-

riodo di anni, per l'intera somma occorrente per la sostituzione del motore (circa un milione e mezzo per ciascuna barca).

È in corso di applicazione la legge 8 gennaio 1952, n. 20, con la quale sono stati stanziati 150 milioni di lire per l'erogazione di contributi per il potenziamento dell'attività peschereccia (acquisto e rinnovamento di attrezzi da pesca, miglioramento degli scafi, miglioramento degli impianti a terra, ecc.). La mia Amministrazione deve altresì confidare che questa legge possa essere prorogata almeno con eguale stanziamento.

È in corso di attuazione la legge 10 gennaio 1952, n. 16, che ha ripristinato il concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui contratti per la ricostruzione di pescherecci, per il miglioramento dei natanti in esercizio e per l'impianto di stabilimenti e di magazzini per la lavorazione e la conservazione del pesce nonché per l'acquisto di reti ed altri attrezzi.

Sono in corso gli studi per assicurare tutte le forme di previdenza sociale ai piccoli pescatori, che a tutt'oggi non godono di alcuna assistenza sociale all'infuori degli assegni familiari. A tal fine si intenderebbe costituire una cassa di assistenza alla quale dovrebbero affluire i proventi ricavati da una ritenuta che dovrebbe gravare sugli acquisti del prodotto.

Onorevoli deputati, oso sperare che questa Camera vorrà riconoscere che l'opera del Ministero della marina mercantile presenta un bilancio attivo non solo nel decorso esercizio, di particolare feconda attività, ma anche in tutto il periodo della sua recente costituzione. I risultati raggiunti nel quadro della grande opera di ricostruzione nazionale sulle rovine della guerra, opera promossa, guidata e concretata dai governi democratici del Presidente De Gasperi, dimostrano che la volontà di risorgere e di vivere e la fede nei destini del nostro popolo sono ben vivi e ben saldi in quanti, di ogni classe o categoria, sul mare o dal mare traggono ragioni e possibilità di lavoro. Devo ringraziare tutti coloro che hanno cooperato e cooperano all'affermazione sempre più valida ed efficiente di una politica marinara e non posso non ricordare i miei intelligenti e fedeli collaboratori dell'Amministrazione.

Un augurio formulo il quale non è un voto, ma una certezza: che il bilancio delle opere che il Parlamento sarà per esaminare l'anno venturo, nell'occasione della discussione del nuovo preventivo, segni un'altra tappa nelle realizzazioni e nel progresso della

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

marineria mercantile, domani, come oggi, come è stata ieri, a servizio della patria! (*Vivissimi applausi al centro e a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Passiamo agli ordini del giorno. Se ne dia lettura.

CORTESE, *Segretario*, legge:

La Camera invita il Governo ad effettuare la sistemazione definitiva delle opere portuali e marittime del porto di Napoli e delle relative attrezzature (bacino di carenaggio, impianti meccanici, banchine, acquedotto portuale, stazione marittima, ecc.), le une e le altre indispensabili all'esercizio di un traffico corrispondente all'importanza di un emporio marittimo come quello partenopeo;

nonché a disporre che i vitali interessi commerciali, turistici ed emigratori del suddetto porto e del suo vasto retroterra abbiano valore determinante nel riordinamento dei servizi affidati alle società di preminente interesse nazionale.

SALERNO.

La Camera invita il Governo a prendere solleciti provvedimenti in favore delle vedove di marittimi che, periti immaturamente per cause belliche, non poterono raggiungere i limiti massimi di navigazione.

MAZZA, LEONE, SALERNO.

La Camera,

rilevato che i provvedimenti, emanati dal Ministero della marina mercantile, nel dopoguerra, 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 bon volere degli armatori nazionali; e lo im-

pegna, pure, a rivedere le tariffe dei noli, a favore dei nostri emigranti.

LA ROCCA.

La Camera,

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

MAGLIETTA.

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.

DI LEO.

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.

SIMONINI.

La Camera,

preso atto con vivo compiacimento dello sviluppo della marina mercantile,

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

invita il Governo:

1°) ad affrontare decisamente il problema della organizzazione unitaria della navigazione 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.

Russo, Tozzi CONDIVI.

La Camera,

considerato che lo Stato sovvenziona le linee di navigazione di preminente interesse nazionale — gruppo Finmare — che attraverso l'IRI 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.

SAILIS.

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 5250 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.

POLANO.

La Camera,

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

considerato, tuttavia, che occorre rinnovare la flotta, acquistando naviglio di età recente 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.

LIGUORI.

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.

BORSELLINO.

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

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Accetto, quale raccomandazione di studiare la questione l'ordine del giorno Salerno.

Egualemente accolgo l'ordine del giorno degli onorevoli Mazza-Leone-Salerno. Ho già dichiarato che quando saranno noti i risultati dell'applicazione della legge per la riforma della previdenza marinara, esaminerò con particolare interesse e comprensione i casi che sono stati segnalati nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Non posso accettare, nella forma in cui è stato espresso, l'ordine del giorno La Rocca.

Non accetto nemmeno l'ordine del giorno Maglietta. Per quello che riguarda le aumentate difficoltà del porto di Napoli e la ritardata ricostruzione del bacino, mi pare di aver dato spiegazioni esaurienti. Circa la « pregiudizievole presenza in ben tre moli di navi da guerra straniera », osservo che le navi da guerra straniere entrano nei nostri porti in base a norme e convenzioni internazionali, e quindi non spetta al Ministero della marina mercantile disporre in proposito.

Accetto a titolo di raccomandazione l'ordine del giorno Di Leo.

Non posso accettare l'ordine del giorno Simonini. Ho detto le ragioni per le quali ritengo opportuna la istituzione del ruolo tecnico del Ministero. Condivido le preoccupa-

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

zioni dell'onorevole Simonini, ma ritengo che non far niente sia cosa peggiore di fare qualcosa, anche se questo qualcosa non sarà perfetto. Prego, quindi, l'onorevole Simonini di non insistere.

Circa il primo punto dell'ordine del giorno degli onorevoli Russo e Tozzi Condivi, faccio presente che ho già manifestato in proposito il mio avviso: sono favorevole a che sia affrontato il problema della organizzazione unitaria della navigazione aerea e di quella marittima. Ritengo che sarebbe opportuno affidare tali materie ad un unico ministero della navigazione marittima ed aerea. Per quanto riguarda il secondo punto dello stesso ordine del giorno, per predisporre cioè con urgenza provvedimenti per le costruzioni navali, osservo che stiamo cercando di farlo sia con provvedimenti in applicazione, sia con studi per la preparazione di una legge organica che mi auguro di poter sottoporre al Consiglio dei ministri. Sul terzo punto « a completare i lavori di costruzione portuale e a favorire la costruzione di nuovi porti pescherecci e turistici », osservo che per la verità abbiamo ricostruito quasi il 90 per cento dei porti distrutti e ci stiamo interessando per parecchi porti pescherecci e turistici. Quanto al quarto punto: « a disciplinare la concessione degli arenili in modo più rigoroso e più rispondenti alle crescenti esigenze turistiche », l'onorevole Russo sa che il mio dicastero ha dato disposizioni molto severe, disposizioni che saranno intensificate, in conformità di quanto ci consente la legge. Anzi ho dato disposizioni fin da ieri perché a questo sia provveduto. In conclusione, accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

Ordine del giorno Sailis: vorrei pregare il presentatore di non insistere. Invitare il Governo affinché intervenga presso la società Tirrenia a provvedere perché un ufficio occupi un piano anziché un altro, non mi sembra consono alla dignità dell'Assemblea.

SAILIS. Ma la Tirrenia è sovvenzionata dallo Stato.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Scrivèrò alla Tirrenia perché voglia prendere in considerazione questa richiesta. Ma portare in Assemblea il caso di un ufficio più o meno elegante...

SAILIS. Non è più o meno elegante: è indecente!

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ripeto che in proposito scriverò alla Tirrenia.

SAILIS. Sono soddisfatto che faccia questo.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Circa l'ordine del giorno Polano, ricordo che

le comunicazioni fra il continente e la Sardegna erano assicurate da tre navi; una sulla linea settimanale Napoli-Cagliari-Civitavecchia e due sulla linea quotidiana Olbia-Civitavecchia. Come ho avuto occasione di esporre nella mia relazione, il Governo ha provveduto con la legge del marzo 1949 alla costruzione di cinque motonavi da 5250 tonnellate ciascuna, moderne di cui tre destinate alla Sardegna. Di queste una, la *Sicilia* è stata messa in servizio dall'agosto scorso sulla linea Napoli-Civitavecchia-Cagliari.

POLANO. Non dove doveva esser messa.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Il suo è un parere del tutto personale. Il 4 novembre prossimo entrerà in linea per la Sardegna una seconda nave e ai primi di dicembre una terza. Quindi ho annunciato e posso confermare che il desiderio dell'onorevole Polano è in via di esaudimento. Quanto al miglioramento del servizio marittimo fra la Sardegna ed il nord d'Italia, cioè la linea Porto Torres-Genova, il problema è stato esaminato: vi sono difficoltà a risolverlo, perché non abbiamo navi disponibili. Però, anche tenendo conto dei voti espressi dall'isola di Sardegna e dalla città di Genova, esso continuerà ad essere tenuto in particolare considerazione.

Accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Liguori.

Così pure accetto come raccomandazione l'ordine del giorno Borsellino.

PRESIDENTE. Chiederò ora ai presentatori degli ordini del giorno se, dopo le dichiarazioni del Governo, insistano a che siano posti in votazione.

Onorevole Salerno?

SALERNO. Prendo atto e non insisto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Mazza non è presente, si intende che abbia rinunciato alla votazione del suo ordine del giorno.

Onorevole La Rocca?

LA ROCCA. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Maglietta?

MAGLIETTA. Insisto.

PRESIDENTE. Sta bene. Poiché gli onorevoli Di Leo e Simonini non sono presenti, si intende che abbiano rinunciato alla votazione dei rispettivi ordini del giorno.

Onorevole Russo?

RUSSO. Ringrazio il ministro delle dichiarazioni fatte e non insisto per la votazione del mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Sailis?

SAILIS. Sono soddisfatto della promessa di interessamento fatta dal ministro e non insisto.

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

PRESIDENTE. Onorevole Polano ?

POLANO. Date le dichiarazioni del ministro non insisto per la votazione, osservando che alcune affermazioni del ministro non sono esatte. L'onorevole ministro, infatti, ebbe ad assumere al Senato degli impegni che non sono stati mantenuti.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Io promisi ai rappresentanti sardi del Senato che la prima nave che i siciliani reclamavano per la loro isola sarebbe invece stata messa sulle linee della Sardegna, essendo questa tagliata fuori da ogni comunicazione ferroviaria col continente. Siccome la prima nave resasi disponibile era una nave rapida, ho preferito metterla nella linea lunga Napoli-Cagliari-Civitavecchia che può essere servita regolarmente, essendo settimanale, da una sola unità. Ma ho già detto che il 4 novembre e nel prossimo dicembre entreranno in esercizio altre due unità sulla Olbia-Civitavecchia, che deve essere servita da una coppia.

POLANO. Ella aveva lasciato intendere che avrebbe posto la prima motonave nuova sulla Olbia-Civitavecchia: ciò non è stato fatto. Essa è stata posta sulla linea Napoli-Cagliari-Civitavecchia, dov'era meno urgente e necessaria.

SAILIS. Il ministro ha fatto bene a fare così.

PRESIDENTE. Onorevole Liguori ?

LIGUORI. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e non insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Borsellino ?

BORSELLINO. Prendo atto delle dichiarazioni e non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Pongo in votazione l'ordine del giorno La Rocca, non accettato dal Governo:

« 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 este-

re, 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 ».

(Non è approvato).

Passiamo all'ordine del giorno Maglietta, non accettato dal Governo:

« La Camera,

esaminate le aumentate difficoltà del porto di Napoli, per la ritardata costruzione del bacino, per il completamento delle attrezzature, 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 ».

SALERNO. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALERNO. Io voterei volentieri l'ordine del giorno Maglietta, se una parte di esso non investisse un problema di tutt'altra natura su cui io profondamente dissento dal punto di vista dell'onorevole Maglietta. Sono pertanto dolente di non potere votare a favore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Maglietta.

(Non è approvato).

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

Si dia lettura dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1952-53 che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CORTESE, *Segretario*, legge. (Vedi stampato n. 2685).

(Sono approvati tutti i 71 capitoli, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Si dia lettura del riassunto per titoli e del riassunto per categorie, che, se

DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 OTTOBRE 1952

non vi sono osservazioni, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CORTESE, *Segretario*, legge:

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 606.720.000.

Debito vitalizio, lire 365.000.000.

Spese per la marina mercantile, lire 41 milioni 850.000.

Spese per le capitanerie di porto, lire 623 milioni 730.000.

Spese per i servizi marittimi, lire 6 miliardi 831.800.000.

Spese per la pesca, lire 8.000.000.

Spese diverse, lire 1.000.000.

Totale del Titolo I, parte ordinaria, lire 8.478.100.000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese diverse, lire 6.982.226.000.

Totale della Categoria I della parte straordinaria, lire 6.982.226.000.

Totale della parte ordinaria e straordinaria, lire 15.460.326.000.

Riassunto per categorie. — Categoria I. *Spese effettive* (Parte ordinaria e straordinaria), lire 15.460.326.000.

PRESIDENTE. Sono così approvati il riassunto per titoli e il riassunto per categorie dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1951-52.

Si dia lettura dei capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa degli Uffici del lavoro portuale per l'esercizio finanziario in corso, che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, si intenderanno approvati con la semplice lettura.

CORTESE, *Segretario*, legge. (*Vedi stampato n. 2685*).

(*Si approvano tutti i 4 capitoli dello stato di previsione dell'entrata e tutti gli 11 capitoli dello stato di previsione della spesa, sui quali non vi sono iscritti a parlare e non sono stati presentati emendamenti*).

PRESIDENTE. Mancando i riassunti per titoli e per categorie, si intendono approvate le risultanze degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del bilancio speciale degli uffici del lavoro portuale, che sono le seguenti: entrate, lire 20.001.000; spese, lire 16.264.000; avanzo di gestione, lire 3.737.000.

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

CORTESE, *Segretario*, legge:

« È autorizzato il pagamento delle spese ordinarie e straordinarie del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1952 al 30 giugno 1953, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

PETRUCCI, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETRUCCI, *Relatore*. Debbo rilevare che il ministro ha manifestato le sue più vive preoccupazioni per i gravi riflessi che la legge regionale siciliana 27 giugno 1952 sullo sviluppo delle attività armatoriali in Sicilia potrebbe avere sull'ordinamento dell'armamento regionale, qualora l'Alta Corte siciliana non abrogasse la legge.

Dato che della questione è stata già investita l'Alta Corte, avrei preferito che l'onorevole ministro — e non me ne voglia — si fosse astenuto dall'esprimere giudizi in merito ad una questione che è ormai di competenza dell'Alta Corte stessa. Poiché tuttavia il ministro ne ha parlato, io debbo, come deputato siciliano ed anche a nome degli altri deputati isolani, dichiarare che non condivido affatto le preoccupazioni espresse dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1, testé letto.

(*È approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

CORTESE, *Segretario*, legge:

« È autorizzata per l'esercizio finanziario 1952-53 la spesa straordinaria di lire 20.000.000 per provvedere all'acquisto e alla riparazione di mezzi nautici, fabbricati e mezzi di trasporto, adibiti ai servizi delle Capitanerie di porto ed uffici dipendenti ».

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 13,25.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. GIOVANNI ROMANELLI