

CDXXIX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 GIUGNO 1956

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **TARGETTI**

INDI

DEI VICEPRESIDENTI **MACRELLI E RAPELLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi	25624	Proposta di legge (Annunzio)	25672
Commemorazione dell'ex deputato Giulio Casalini e del senatore Stefano Perrier:		Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio)	25622
SECRETI	25636	Interrogazioni (Annunzio)	25672
GUGLIELMINETTI	25638, 25640	Per il lutto di due deputati:	
BARDANZELLU	25639, 25640	PRESIDENTE	25641
STELLA	25639	Risposte scritte ad interrogazioni (An- nunzio)	25622
COLITTO	25639		
CHIARAMELLO	25639		
JACOPONI	25640		
BIMA	25640		
CASSIANI, <i>Ministro della marina mer- cantile</i>	25640		
PRESIDENTE	25640		
Disegno di legge (Presentazione)	25656		
Disegno di legge (Seguito della discus- sione):			
Stato di previsione della spesa del Mi- nistero della marina mercantile, per l'esercizio finanziario 1956-57 (2213)	25622		
PRESIDENTE	25622		
MANIERA	25622		
TROISI	25624		
BARDANZELLU	25631		
SLMERARO SANTO	25633		
JACOPONI	25641		
DUCCI	25649		
LUCIFREDI	25656		
DE TOTTO	25664		
GIANQUINTO	25670		

La seduta comincia alle 11,30.

CECCHERINI, *Segretario*, legge il pro-
cesso verbale della seduta del 9 maggio 1956.
(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo
i deputati De' Cocci, Pertini e Viviani. Ar-
turo.

(I congedi sono concessi).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata dal
deputato Bernardi la proposta di legge:

« Istituzione della pretura di Sesto San
Giovanni » (2284).

Sarà stampata e distribuita. Poichè essa
importa onere finanziario, ne sarà fissata in
seguito la data di svolgimento.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

Annunzio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso alla Presidenza una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Mezza Maria Vittoria, per il reato di cui agli articoli 290 del codice penale e 2 della legge 11 novembre 1947, n. 1317 (*vilipendio delle forze armate*) (Doc. II, n. 315).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Giunta competente.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile. (2213).

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

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

MANIERA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, unanimemente gli onorevoli colleghi della Commissione VIII concordano nel rilevare l'insufficienza della somma di 34 miliardi e 146 milioni stanziata nell'esercizio finanziario 1956-57 per il Ministero della marina mercantile.

Tale somma, come si legge nella relazione dell'onorevole Bima e come risulta dallo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile è assorbita interamente dalle seguenti voci: 1°) al personale per 2 miliardi; 2°) alla marina mercantile per finanziamenti leggi Saragat e Tambroni per 9 miliardi; 3°) alle società di preminente interesse nazionale ed alle società minori per oltre 22 miliardi a titolo di sovvenzioni ed integrazioni di bilancio. Il relatore — guardando al bilancio che è quasi interamente assorbito da sole tre voci per cui soltanto una accentuata passione marinara potrebbe indurlo ad indugiarsi sui problemi generali della politica marinara — argutamente commenta: « Se si guarda solo al bilancio si avrebbe ragione di denominarlo « Ministero delle linee di preminente interesse nazionale e dei cantieri navali! ».

Ed aggiunge: « Ma e proprio d'altro canto l'impostazione stessa del bilancio e la destinazione delle relative somme che potrebbero

suggerire spunti a malinconici rilievi su molti problemi che sono ben lungi dall'essere affrontati: ad esempio il tema della pesca; quello della previdenza marinara, il credito peschereccio, ecc., che attendono miglior considerazione in sede di suddivisione degli stanziamenti ».

Onorevole relatore, non credo che da parte nostra sia sufficiente elogiare la fede dei precedenti relatori che su tali argomenti hanno indugiato e rinnovare ai ministri della marina mercantile e del tesoro l'invito a moltiplicare gli sforzi affinché certe deficienze di bilancio e lacune siano finalmente colmate.

Vogliamo ascoltare insieme, onorevole relatore e onorevoli colleghi, la voce degli interessati? Una memoria fornitami dalla associazione armatoriale della pesca può in proposito essere preziosa, in quanto indica i principali problemi dell'industria ittica italiana. Anzitutto, gli armatori della pesca sostengono che nel loro caso non si può parlare di industria, ma di artigianato. « Parliamo di artigianato e non di industria — essi dicono — perchè chi va in mare con il proprio peschereccio insieme con altri due o tre uomini (caratisti) non può essere considerato un industriale, tanto più se si pensa che su sei o sette membri dell'equipaggio i dipendenti veri e propri sono tre o al massimo quattro. I benefici che comporterebbe una tale denominazione sono molteplici: fra gli altri il maggiore è rappresentato dal passaggio dell'imposta di ricchezza mobile dalla categoria B alla categoria C-1. Questo risolverebbe poi anche il problema dell'imbarco di apprendisti, dato che per le aziende artigiane lo Stato concorre al pagamento della maggior parte dei contributi sociali e assicurativi ».

Altro problema di notevole interesse per i pescatori adriatici è la democratizzazione della Cassa adriatica infortuni e malattie di Trieste, retta da 10 anni da un commissario governativo.

Questa Cassa assolve in misura insufficiente alla sua funzione. Trascura l'assistenza medica, effettua le liquidazioni con deplorabile lentezza e con la somma irrisoria di lire 225 giornaliera. Non assiste i familiari dei marittimi, come invece fanno altre istituzioni analoghe.

Si tratta, anzitutto, di dare alla Cassa adriatica un regolare consiglio di amministrazione in cui figurino anche i rappresentanti delle categorie pescherecce e quindi di renderne il funzionamento adeguato alle necessità degli assistibili.

Previdenza marinara. Gli armatori e i caratisti della pesca sostengono che l'onere contributivo in favore della previdenza marinara è insopportabile, anche perchè non esiste oggi una sola azienda di pesca che non sia fortemente indebitata con la previdenza stessa. Recentemente è stata consentita la rateizzazione in 24 mesi delle somme arretrate che gli armatori devono alla previdenza marinara. Tale misura ha permesso di salvare momentaneamente molte aziende, ma il problema è rimasto nella sua interezza e gravità.

Si tratta, in sostanza, di conciliare l'entità dei contributi, senza intaccare la quota pensionabile per i pescatori, anzi cercando di aumentarla. Lo Stato non può ignorare questa situazione, come ha fatto sinora. Risulta che le categorie interessate hanno posto il problema ai ministri della marina mercantile e del lavoro in varie occasioni, ma senza ottenere nulla, oltre a generiche promesse.

Assicurazioni sociali e assegni familiari per i lavoratori della piccola pesca. Riteniamo che questo problema debba essere risolto senza ulteriore perdita di tempo. Su tale argomento vi sono delle proposte di legge già presentate, e quindi riteniamo che non vi possa essere nessun impedimento a che tali proposte di legge siano discusse in una delle prime riunioni dell'VIII Commissione. Come risaputo, vi sono in Italia 90 mila lavoratori circa che traggono sostentamento, unitamente alle loro famiglie, dall'attività della piccola pesca. Questi lavoratori con i loro miseri guadagni non sono in grado di pagare le assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro e le malattie anche professionali e non sempre riescono a pagare le assicurazioni sociali per l'invalidità e la vecchiaia.

Lo Stato democratico ha il dovere di andare incontro a questa categoria diseredata di lavoratori affinché, con il versamento di un sufficiente contributo, anch'essi possano godere di tutte quelle provvidenze di già acquisite dalle altre categorie di lavoratori.

Importazione del pesce. Motivo di profondo malcontento fra armatori, caratisti e pescatori è l'importazione indiscriminata di pesce dall'estero. La situazione è veramente preoccupante. Con il beneplacito dell'Associazione della pesca vengono immesse nel nostro mercato notevoli quantità di prodotti ittici. Solamente per citare un caso, il 27 e 28 gennaio di quest'anno sono stati importati dall'Unione esportatori risi di Milano, che funge anche da grande importatrice di pesce, 5.000 tonni giapponesi, per 200 tonnellate. Tale pesce viene a costare in Italia circa 250

lire al chilogrammo, però viene venduto a 700-750 lire; il fegato e le interiora, per altro, a mille lire, mentre il prodotto in scatola sale a 1.300 lire. D'accordo ch'è necessario far lavorare anche le nostre industrie conserviere, ma è necessario scegliere il momento opportuno per l'importazione quando essa non danneggi la nostra produzione.

Circa i mercati comunali ittici all'ingrosso, osservo che una efficiente politica della pesca avrebbe dovuto prevedere una regolamentazione di questi mercati che tenesse conto dell'interesse della categoria.

I contributi statali di miglioramento alla pesca avvengono troppo spesso attraverso raccomandazioni e nepotismi, per cui a volte vengono beneficiati individui che con la pesca non hanno nulla a che fare, mentre centinaia di aziende attendono di perfezionare i propri natanti.

Desidero inoltre segnalare la triste sorte riservata ad un numero non esiguo di armatori, in prevalenza piccoli, che hanno ricostruito i loro pescherecci ai sensi dell'articolo 26 della legge n. 79 del 1949. Molti di detti motopescherecci sono stati pignorati dall'I.M.I. Questa situazione non può lasciare indifferente il ministro della marina mercantile. Bisogna provvedere dando un'equa soluzione al problema, senza privare il pescatore del suo strumento di lavoro. Ed a tale proposito giunge opportuna la domanda che le rivolgo, signor ministro, di volerci far sapere se il problema del credito peschereccio sarà affrontato e risolto secondo le aspirazioni delle categorie interessate.

Circa la situazione dei porti, osservo che il porto rifugio di Porto Civitanova Marche non è ancora ultimato, nonostante che la marina, l'amministrazione comunale e l'intera popolazione di quella località da anni facciano presente questa inderogabile esigenza. La popolazione di Ancona attende sempre che sia dato inizio ai lavori per la costruzione della darsena dei petroli e del porticciolo per il naviglio da pesca promesso dall'onorevole Tambroni quando era ministro della marina mercantile.

Circa l'accordo italo-jugoslavo per la pesca, bisogna riconoscere che esso presenta indubbiamente alcuni lati positivi, soprattutto per il significato politico. Ma le categorie pescherecce attendevano da tale accordo anche benefici di carattere economico. La voce degli armatori e dei pescatori adriatici a questo proposito è assai dolente e non di rado aspra nei confronti della nostra diplomazia. Essi osservano che le zone concesse per la pesca nelle

acque jugoslave sono troppo ristrette; i porti rifugio ove i nostri natanti possono approdare in caso di tempesta sono insufficienti e lontani dalle zone pescose; ai nostri pescatori, in caso di controversia circa l'ubicazione dei natanti eventualmente fermati o sequestrati, non è concessa alcuna garanzia di difesa contro le contestazioni delle autorità marittime jugoslave. Senza dubbio si tratta di un accordo incompleto, per cui le critiche mosse da ogni parte appaiono giustificate e pertinenti.

Occorre quindi ci venga spiegato perchè dalle lunghe trattative fra i nostri plenipotenziari e le autorità della Jugoslavia è sorto un accordo così concepito. Le categorie pescherecce e noi stessi, onorevole ministro, avevamo sostenuto, ancor prima che le trattative avessero inizio, che era necessario inserire l'accordo di pesca nel trattato economico generale fra i due paesi e in un clima di maggiore comprensione e collaborazione. Invece il trattato di pesca è stato fatto, sotto la pressione delle categorie pescherecce, quando già l'accordo economico era stipulato, come una appendice piuttosto fastidiosa. È evidente pertanto che al punto in cui siamo occorre riprendere l'iniziativa diplomatica e politica. Anzitutto bisogna instaurare fra noi e il governo di Belgrado un clima di maggiore comprensione e di amicizia, come è giusto e necessario per entrambe le nazioni adriatiche. In questo nuovo quadro, di fiducia reciproca e di collaborazione, è possibile migliorare anche il trattato di pesca, ed è altresì possibile porre su nuove basi il problema delle confische dei motopescherecci italiani.

E passiamo alle scuole per l'educazione marinara. L'Ente nazionale per l'educazione marinara (E.N.E.M.), che gestisce in Italia una trentina di scuole professionali marittime, vive stentatamente con un inadeguato contributo annuo stanziato sul bilancio della pubblica istruzione, che gli consente appena di pagare dei ridottissimi stipendi agli insegnanti, ma non gli permette di provvedere al potenziamento delle dipendenti scuole dotandole delle più moderne attrezzature, a cominciare dai natanti a motore indispensabili alle esercitazioni pratiche degli allievi.

A questo si potrebbe ovviare se i ministeri tecnici, che sono proprio quelli che traggono i maggiori vantaggi dall'opera che svolge l'E.N.E.M. (marina mercantile e marina militare) stanziassero nei prossimi bilanci adeguati contributi che servissero ad integrare il bilancio deficitario del suddetto ente.

Basta riflettere che le scuole marittime provvedono alla formazione professionale dei

marittimi destinati al comando e alla direzione dei motori delle navi mercantili di cabotaggio e da pesca e alla costruzione dei natanti fino a 150 tonnellate di stazza.

Inoltre, gli allievi delle scuole E.N.E.M. concorrono per legge alla leva di mare quale personale specializzato, e molti dei suoi licenciati concorrono agli arruolamenti volontari in marina nei quali, anzi, sono preferiti appunto per la loro specifica preparazione.

Altro ministero direttamente interessato al potenziamento dell'E.N.E.M., per la formazione di maestranze specializzate e qualificate, è quello del lavoro e della previdenza sociale; ma vi concorre soltanto indirettamente con saltuari corsi per disoccupati, non sempre riservati ai soli marittimi anche quando sono effettuati presso le scuole E.N.E.M.

Ho voluto brevemente e quasi schematicamente intrattenere la Camera su alcune questioni che riguardano questo settore così importante dell'economia nazionale, per portare un sia pur modesto contributo alla soddisfazione delle esigenze di una numerosa categoria di lavoratori: brevemente e quasi schematicamente, perchè degli stessi argomenti ci siamo occupati negli anni scorsi. Auguriamoci che in avvenire sia preso nella giusta considerazione il bilancio della marina mercantile, che siano stanziati i fondi per questo importante Ministero, e che, nel quadro di questo bilancio il settore pesca occupi il suo giusto posto. (*Applausi a sinistra*).

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

TROISI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ci sono problemi che affiorano ad ogni discussione di bilancio e si ripropongono nei nuovi termini suggeriti ed espressi dalle esperienze vissute dalla comunità nazionale. Così dicasi per il problema dei porti adriatici, che, con il ritorno di Trieste alla madrepatria, diventa ancora più urgente. Come è noto, si è costituita la Comunità dei porti adriatici e si è nominata una apposita commissione di studio, che ha iniziato indagini di carattere economico-geografico per poter più validamente sostenere le varie richieste.

Su questo problema desidero, in primo luogo, intrattenere brevemente la Camera. Poichè siamo alla vigilia del riassetto dei servizi delle società di preminente interesse nazionale, mi sembra opportuno richiamare la attenzione sulle condizioni e necessità dei porti adriatici.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

Faccio una prima considerazione: nella distribuzione dei servizi di linea sovvenzionati, l'Adriatico è stato purtroppo messo in una posizione di inferiorità. Infatti, il tonnellaggio complessivo delle navi adibite a tali servizi — che da 1 milione e 500 mila tonnellate nel 1938 si è ora ridotto, a causa delle distruzioni belliche, a poco più di 500 mila tonnellate — è stato distribuito in modo che al Tirreno ne spetta il 67 per cento e soltanto il 9,5 per cento all'Adriatico, mentre il restante 23,5 per cento è lasciato ai servizi misti tra i due mari.

Attingo questi dati, ed anche in gran parte quelli successivi, dalla pregevole relazione *Il problema dell'Adriatico* presentata dall'avvocato Roberto Tognazzi, sindaco di Venezia e presidente della Comunità dei porti adriatici, al VI congresso italiano dei trasporti, svoltosi a Milano nel febbraio 1956.

Ma ci sono altre circostanze che devo brevemente richiamare, perchè esse illuminano la situazione, accentuandone la gravità. Il Lloyd Triestino fu creato dagli Absburgo 120 anni fa per promuovere i traffici dell'alto Adriatico nel Mediterraneo orientale, nell'India, nell'estremo oriente; e tale compito, in effetti, è stato assolto egregiamente. Oggi tale società ha il centro della sua attività nel Tirreno, sebbene continui ad essere orientata verso le stesse destinazioni. I due terzi della sua flotta, che da 681 mila tonnellate nel 1938 è ora ridotta a 202 mila tonnellate, hanno la sede di armamento e di porto di partenza o di arrivo nel Tirreno. Delle 7 navi celeri che ancora possiede, 5 partono da Genova e 2 da Trieste. Anche la Società adriatica di navigazione, creata in un momento di crisi fra le due guerre mondiali, fondendo la « San Marco » (che aveva assorbito la società Puglia) e la « Veneziana di navigazione », ha sede a Venezia; ma solo metà del suo antico tonnellaggio, ridotto da 149 mila tonnellate a 55 mila tonnellate, parte dai porti dell'Adriatico. Desumo tali dati dalla citata relazione dell'avvocato Tognazzi, ripubblicata in *Adriatico, rassegna di problemi italiani* (Trieste, marzo-aprile 1956).

Da quanto ho schematicamente denunciato, emerge chiara l'esigenza di un maggior equilibrio tra i servizi facenti capo al Tirreno e quelli facenti capo all'Adriatico. Non si può non riconoscere la urgente necessità di rafforzare le sorti della navigazione di linea nell'Adriatico, il quale ha oggi bisogno di particolare, consapevole considerazione da parte dello Stato, perchè può fare affidamento

soltanto sulle linee sovvenzionate in partenza dai suoi porti.

E dobbiamo evitare che si formi un'altra dolorosa frattura fra il versante occidentale, florido di traffici, e il versante orientale, anemico e in declino: sarebbe una grave lacerazione del corpo vivo della nazione, che si aggiungerebbe all'altra, che abbiamo ereditata, fra l'economia del nord e quella del sud. Ecco perchè urge intervenire per evitare che la decadenza dei porti adriatici continui. Questo declino oggi si va accentuando ed appare in tutta la sua evidenza se noi dall'esame quantitativo delle statistiche del traffico, procediamo ad un'analisi qualitativa. Risulta allora la profonda trasformazione nella composizione dei traffici, i quali sono oggi in prevalenza costituiti dai petroli, dagli oli minerali. Così, ad esempio, per quanto riguarda Bari, il 92 per cento delle merci scaricate e caricate in quel porto è costituito dagli oli minerali, i quali, dalla petroliera, che può attraccare anche all'uscita del porto, vanno direttamente allo stabilimento della « Stanic », donde una buona parte è esportata per la stessa strada. Indubbiamente è questa una attività notevole per l'industria della raffinazione, raggiungendosi il livello di tre milioni circa di tonnellate all'anno; ma essa non crea fonti di lavoro per le maestranze portuali, per gli spedizionieri, per i concessionari marittimi e per le contrattazioni commerciali in generale. (Vedasi M. Franzil, « Traffici dell'Adriatico e traffici del Tirreno » in *Adriatico, rassegna dei problemi italiani*, gennaio-febbraio 1956).

A tale proposito, debbo, in questa sede, rinnovare un voto, già espresso in altra circostanza, riguardante la costruzione della darsena dei petroli anche a Bari, la cui necessità è dovuta sia all'ingente traffico sia alle esigenze di sicurezza del traffico stesso. La Stanic ha costruito, a proprie spese, un oleodotto sottomarino per utilizzare all'attracco delle grosse petroliere il molo foraneo che ha fondali di 9-13 metri; ma tale sistemazione deve ritenersi provvisoria e non rispondente alle norme di sicurezza. Mi risulta che il Ministero competente, cioè il Ministero della marina mercantile, d'accordo col Ministero dei lavori pubblici, sta predisponendo un provvedimento organico il quale promuoverà la creazione di darsene nei più importanti porti per consentire un ritmo più spedito alle operazioni di carico e scarico e per dare appunto una maggior sicurezza di traffico. Sono in corso, altresì, trattative con enti e organismi economici, che poi si avvantaggeranno

della creazione di darsene, per il piano di finanziamento dei lavori

Anche nell'altro porto adriatico di Ancona gli oli minerali segnano la notevole cifra del 78 per cento del movimento totale. A Venezia gli sbarchi di oli minerali, cresciuti rapidamente in questi ultimi anni fino a superare i 2 milioni di tonnellate, rappresentano il 50 per cento del movimento di carico e scarico di tutte le merci. Solo a Trieste il rapporto scende al 33 per cento.

Un discorso più ampio meriterebbe l'argomento dei porti e dei traffici nel basso Adriatico. Cercherò di sintetizzarlo, perché il problema si inserisce nella questione più ampia della politica meridionalistica. La vita dei porti del basso Adriatico è questione della massima importanza per l'economia delle regioni meridionali e si nota, almeno per alcuni porti, uno squilibrio fra lo sviluppo commerciale-industriale e la rete dei collegamenti marittimi. Così, ad esempio, per quanto riguarda Bari, questo squilibrio risulta evidente nella mancanza di dirette comunicazioni marittime, come è stato ampiamente documentato dalla camera di commercio (*Riordinamento dei servizi marittimi nazionali*, Unione italiana della camera di commercio, sezione marittima, dicembre 1954; S. Cosentino, *I servizi marittimi e il porto di Bari*, ne « Il porto di Bari » gennaio 1956). Tuttavia debbo dare atto al ministro della marina mercantile, onorevole Cassiani, della sensibilità che ha sempre dimostrato nell'esame benevolo dei voti espressi dalle categorie economiche, dalla camera di commercio di Bari, dagli altri enti e da noi parlamentari, pur dovendo svolgere quella necessaria opera di contemperamento fra le richieste provenienti dai diversi porti. È recente la comunicazione relativa agli itinerari di andata e di ritorno della linea Trieste-estremo oriente, di prossima riattivazione. Ma esiste questo squilibrio fra sviluppo industriale-commerciale e comunicazioni marittime dirette. Nell'assegnazione degli scali per i servizi merci e passeggeri bisogna tener conto del vasto retroterra, dell'*Hinterland*, che gravita naturalmente verso il porto di Bari. Perché ostacolare questa forza di attrazione connessa alla importanza dell'attività economica locale ed alla moderna attrezzatura ricettiva di quella città?

Nella provincia di Bari, per esempio, vi sono 49 molini industriali con una potenzialità annua di produzione di 4.406.750 quintali; 50 pastifici con una produzione di pasta alimentare di circa 3 mila quintali al

giorno. Ciò determina un intenso traffico di grano e di pasta con possibilità di incremento nei rapporti con l'estero. I pastifici, che sono dotati di impianti moderni possono dar vita ad una attiva esportazione verso i paesi del Mediterraneo e utilizzare grano importato in temporanea dalla Turchia, come è avvenuto qualche anno fa.

Ugualmente vi sono numerosi impianti di raffineria di oli, 10 grandi saponifici. L'industria olearia rende necessario l'importazione dall'India di filetti di cocco usati per la costruzione dei fiscoli, destinati al rifornimento anche di altre regioni (Campania, Calabria). Le acciaierie e il tubificio alimentano attività notevoli con assorbimento di 1.500 operai ed una corrente di importazione di rottami di ferro e di ghisa. Vi è la esportazione dei derivati della lavorazione del petrolio, delle conserve alimentari, del vino e delle mandorle.

Mi asterrò dal dare lettura delle notizie analitiche sul movimento del porto di Bari nel 1955 fornite dalla rivista (febbraio 1956) *Il porto di Bari* edita dalla sezione marittima ed aerea della camera di commercio di Bari con la collaborazione del Centro studi del consorzio del porto. Se il signor Presidente lo consente, queste notizie potranno essere pubblicate sul resoconto stenografico della seduta in allegato al mio intervento.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Troisi.

TROISI. La ringrazio.

Per quanto riguarda le mandorle, desidero soltanto sottolineare l'importanza di Bari come centro di esportazione. Tutta la produzione pugliese, tra le prime del mondo, è accentrata nelle ditte di Bari per quanto riguarda l'esportazione, anche se poi l'operazione materiale si effettua dai porti di Brindisi, Napoli e qualche volta Venezia. Quindi si è costretti ad aggravare l'esportazione di non trascurabili spese di trasporto, proprio per mancanza di dirette comunicazioni marittime. Debbo denunciare una trascuratezza dimostrata per gli interessi di Bari. Si è dato il caso di rifiuto, da parte del Lloyd Triestino, di far scalare a Bari le navi, malgrado la richiesta sia stata fatta con un mese di anticipo per varie centinaia di tonnellate. Spesso le toccate si effettuano in giorni festivi o fuori orario, facendo subire al carico il danno gravissimo di supplementi di tariffe variabili dal 25 per cento al 100 per cento. Inoltre per i trasporti di merci necessarie ad industrie locali provenienti dal Sud Africa, a causa del rifiuto di stabilire la toc-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

cata della linea esistente, si pretende un soprannolo di settanta scellini. La politica in favore della industrializzazione del Mezzogiorno non deve essere ostacolata dalle inefficienze dei servizi marittimi, che, facendo deviare il traffico dal porto di Bari, aumentano i costi ed eliminano la convenienza delle nuove imprese.

Ecco perchè il problema si inserisce nella questione più ampia della politica meridionalistica, in quanto è mio convincimento, condiviso anche da altri studiosi, che non sussista attualmente una coordinazione fra politica meridionalistica e politica marittima. Occorre che vi sia una più stretta intesa, perchè la politica marittima, come la politica di tutti i mezzi di comunicazione e di trasporto, ha una funzione propulsiva, è uno strumento efficacissimo per lo sviluppo delle zone più arretrate anche per creare nuovi traffici, nuove attività.

L'obiezione, che talvolta sentiamo ripetere in nome delle società, che pure sono di preminente interesse nazionale e hanno bilanci per i quali la collettività interviene per colmare il disavanzo con somme cospicue di circa 25 miliardi all'anno, l'obiezione — dicevo — non ha alcun fondamento.

Le società, vien detto, preferirebbero le zone dove più vistose sono le possibilità di carico e di traffico; ma tale argomento non regge, appunto perchè si tratta di società che fruiscono dell'intervento statale e quindi debbono svolgere, insieme con gli altri mezzi di trasporto, un'azione propulsiva e di stimolo della attività economica delle regioni meno evolute.

Del resto, la nostra richiesta non tende semplicemente a ristabilire un maggior equilibrio tra i due versanti, quello tirrenico e quello adriatico, al fine di aiutare le zone meno favorite; ma mira anche a promuovere nuovi traffici. Che vi sia possibilità di rinascita e di potenziamento del traffico nei porti dell'Adriatico, è fuori dubbio. Ci sono indici che ci confortano in questo senso e inducono ad essere ottimisti. Oltre a una rapida fioritura dell'industria austriaca e agli orientamenti di espansione commerciale della Cecoslovacchia, si rileva una evidente tendenza alla riattivazione degli scambi con i paesi dell'estremo oriente. Occorre tener presente il risveglio dei grandi Stati del continente asiatico (India, Pakistan, Cina), in cui si addensa più della metà della popolazione mondiale ed è noto che a tale risveglio, nel settore dei traffici marittimi, sono interessati per tradizione i porti dell'Adriatico. Affinchè questa

tradizione possa essere rinverdata, è indispensabile che gli industriali, i commercianti, gli spedizionieri dell'Europa centrale siano sicuri di trovare, in tali porti, un servizio regolare con partenze e arrivi a data fissa. Per ora detta sicurezza non può essere data che dai servizi di linea sovvenzionata. I cosiddetti approdi facoltativi si sono dimostrati nettamente insufficienti, al fine di stimolare l'iniziativa e lo sviluppo delle correnti di traffico. Le categorie interessate chiedono che le toccate facoltative siano eseguite in via sperimentale e per un congruo periodo di tempo, salvo poi a farle diventare fisse.

Un detto, molto noto negli ambienti marinari anglosassoni, afferma che la bandiera attira il traffico. Noi abbiamo fiducia nella rinascita dei porti dell'Adriatico e, quando i servizi di linea avranno aperto la strada e si saranno guadagnati il favore della clientela, siamo certi che il mare Adriatico non sarà più considerato dall'armamento libero come un « mare morto », ma un mare nel quale sono possibili noli remunerativi.

Indubbiamente la situazione contingente non è favorevole allo sviluppo dei porti adriatici. Ma noi dobbiamo raddoppiare gli sforzi per eliminare i punti deboli, anche perchè i paesi con noi confinanti stanno raggiungendo posizioni ragguardevoli. Non è inutile ricordare che i vuoti lasciati da noi nel settore del levante, già nostro per secoli, vengono rapidamente coperti dalle linee jugoslave, turche, egiziane, israeliane, greche e da qualche tempo anche da quelle siriane. Richiamo, in proposito, un recente articolo del professor Giorgio Roletto, presidente della commissione di studi della Comunità dei porti adriatici (*Problemi marittimi dell'Adriatico*, in « *Adriatico, rassegna di problemi italiani* », marzo-aprile 1956). Si guardi, per esempio, allo sviluppo, veramente notevole, raggiunto dalla giovane marina mercantile jugoslava. Recentemente si è avuto in quel paese il decentramento della flotta mercantile e alla maggiore compagnia statale di navigazione la Jugolinija, sono state assegnate 28 unità di linea e 5 navi da carico. Si è pure operata una vasta riorganizzazione dei servizi di linea. Oggi la linea regolare più importante è quella di Fiume per l'estremo oriente, prolungata da Hong-Kong fino a Shangai. Su tale linea sono attualmente impiegate le due più grosse unità della « Jugolinija »: il piroscafo *Bosna* di oltre 12 mila tonnellate di stazza lorda e un altro piroscafo *Dubrovnik* di 10 mila tonnellate. Presto si aggiungeranno altre tre unità, motonavi moderne e veloci. Le navi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

di questa linea imbarcano principalmente merci di transito dall'Austria, dalla Cecoslovacchia e dall'Ungheria, ed hanno, in questo modo, contribuito decisamente allo sviluppo del traffico di transito via Fiume. Nel 1955 tale traffico ha raggiunto la cifra ragguardevole di 633 mila tonnellate.

L'altra linea jugoslava, in ordine di importanza è quella per gli Stati Uniti d'America che viene servita da quattro grandi motonavi di recente costruzione da 10 mila tonnellate e ad alta velocità; si aggiungono anche un piroscafo di 8 mila tonnellate e due grandi navi da carico. Altre unità moderne e velocissime sono riservate ai servizi con il nord Europa. Le restanti dieci unità saranno adibite a servizi di linea tra Fiume e i più importanti porti del vicino oriente e del mar Nero. Viene, inoltre, affrettata la costruzione di tre unità da 10 mila tonnellate, già ordinate da tempo, per adibirle, al più presto, al servizio per l'estremo oriente. Menziono, infine, un servizio regolare fra l'alto Adriatico ed il mar Rosso, inaugurato congiuntamente dalle aziende jugoslave di navigazione *Jadranska Slobodna Plovidba* di Fiume e *Splomska Plovidba* con sede d'armamento a Capodistria. La nuova linea contribuirà all'incremento degli scambi fra la Jugoslavia e la Etiopia; segue il seguente itinerario: Fiume, Spalato, Porto Said, Porto Sudan, Massaua, Gedda e ritorno con scalo a Venezia e Trieste (Vedasi *Il Corriere marittimo*, 9 maggio 1956).

Ho fatto questa breve rassegna dello sviluppo della marina mercantile jugoslava per suonare un campanello d'allarme, affinché si affrettino i tempi per il nostro programma. È convinzione comune che possiamo recuperare le nostre posizioni, godendo ancora un grande prestigio, purché le iniziative siano decise e perseguite tenacemente. I tecnici, per esempio, sono convinti che nel levante occorrono, per affermarsi, navi celeri, non di lusso, confortevoli e pronte a smaltire velocemente l'imbarco e lo sbarco delle merci in modo da guadagnare tempo: si tratta delle cosiddette navi miste.

Su questo problema devo rinnovare il voto relativo al ripristino della linea Bari-Durazzo. Alcuni mesi fa entrò in vigore l'accordo commerciale con l'Albania e si attendeva l'imminente riapertura di questa linea, che per tanti anni aveva allacciato le due opposte sponde. (La vecchia società Puglia, fusa poi con la San Marco di Venezia, esercitava due linee per la Dalmazia, una per Durazzo, due linee per Smirne-Rodi-Alessandria, tutte facenti capo a Bari). Ora sembra che la deci-

sione della linea sia subordinata all'esame generale del programma delle linee nazionali, sottoposto al C.I.R. Ma, a parere unanime degli ambienti economici pugliesi, questa linea deve essere ripristinata, sia pure con frequenza settimanale in un primo tempo.

Si tratta di economie tipicamente complementari; l'attrezzatura industriale e commerciale di Bari offre larghe possibilità d'integrare il mercato albanese. Per il passato le linee con l'altra sponda adriatica sono state floride; perciò sono profondamente convinto che, in definitiva, la geografia dovrà prendere il sopravvento, la rivincita sulla ideologia politica.

Urge, pertanto, ripristinare questa linea; così come urge ripristinare talune linee col mar Nero, perché si tratta di acquisire alle nostre economie delle sicure correnti di traffico. Tutto ciò potrà più facilmente ottenersi se gli orientamenti nel riassetto dei servizi di linea seguiranno quelle direttrici, già accennate nelle precedenti discussioni parlamentari e ribadite anche dall'onorevole relatore, cioè se verranno date sovvenzioni alle singole linee piuttosto che alla gestione complessiva delle società. L'esame può essere, in tal modo, approfondito per ogni singola linea, valutando l'apporto che può costituire nel quadro generale dei traffici. In questo esame i rapporti commerciali con l'altra sponda e con il mar Nero dovrebbero avere un certo diritto di priorità. Indubbiamente, nel ripristino di tali servizi bisogna tener conto anche di quella che è stata la profonda rivoluzione dei mezzi di trasporto e del posto oggi occupato dalle linee aeree. Per esempio, è noto che, per quanto riguarda il settore orientale e africano, i mezzi aerei hanno assunto uno sviluppo che non può essere ignorato.

Un'altra questione, sulla quale richiamo brevemente l'attenzione della Camera e del Governo, è quella della marina da cabotaggio: è una branca dell'attività armatoriale che non va trascurata. Numerose volte ho raccolto lamenti dei piccoli, modesti liberi armatori, veri artigiani del mare, i quali si trovano in condizioni di disagio. I fattori sono molteplici, secondo l'acuta analisi fatta dal professor Scerni, presidente dell'associazione armatori liberi, nell'assemblea generale dei soci svoltasi a Genova il 26 aprile 1956: innanzi tutto la predominante concorrenza delle ferrovie, poi l'alto costo di esercizio, l'eccessive tabelle di armamento specie per le navi più piccole, la pressione fiscale e le forti spese portuali. Si tratta, ho detto, di artigiani del

mare e spesso gli equipaggi sono formati da membri della stessa famiglia. Non è certamente consono all'interesse nazionale depauperare l'attività di questi modesti lavoratori o costringerli addirittura a disertare il mare. È stata affacciata, anche recentemente, una proposta per consentire un miglior assetto di questo settore, eliminando parte dell'eccesso di volume di stiva che oggi appesantisce il mercato: l'erogazione di premi di demolizione per le navi in legno aventi una certa età, ma senza obbligo di ricostruzione.

Ugualmente bisogna seguire gli sviluppi e gli orientamenti anche delle nuove costruzioni navali. Nella citata relazione del professor Scerni si rileva, ad esempio, che il traffico delle navi volandiere, le cosiddette carrette del mare (i *tramps* secondo la terminologia anglosassone) con macchine a vapore e aventi una modesta velocità, adibite specialmente al trasporto di merci di massa, vengono sostituite con motonavi di elevata velocità, dotate di una ottima attrezzatura di imbarco e di sbarco delle merci.

In Italia è già stata iniziata la costruzione di un considerevole numero di motonavi da carico da 15 mila tonnellate e con la velocità di circa 14 nodi.

Ugualmente si nota un certo orientamento per quanto riguarda il trasporto di materiali di ferro e si sono costruite delle navi, le cosiddette « *Ore carriers* » che raggiungono fino a 60 mila tonnellate, impiegate in un primo tempo sui grandi laghi americani. Per evitare, poi, le traversate in zavorra, sono state costruite navi di questo genere che possono alternativamente trasportare minerali nelle apposite stive o petrolio nelle tanche di zavorra opportunamente attrezzate.

Va anche ricordato che le recenti richieste per il trasporto di minerale e la crisi verificatasi nei noli delle petroliere, hanno provocato anche la trasformazione di parecchie navi cisterna. Alla fine del 1955, secondo statistiche svedesi, oltre 60 navi cisterna, aventi una portata compresa fra le 10 mila e le 18 mila tonnellate, erano in corso di trasformazione. Una recente indagine ha accertato la economicità del trasporto di petrolio fatto con « superpetroliere » (di 30.000 tonnellate d.w. e più) e da ciò dipende il rapido sviluppo della loro costruzione. I tecnici traggono la conclusione che le « superpetroliere » sono destinate a sostituire tutte le petroliere di portata inferiore di mano in mano che queste, raggiunti i limiti di età, saranno passate a demolizione per ricavarne rottami.

Su un altro punto vorrei richiamare l'attenzione della Camera, quello dell'applicazione alla marina mercantile del sistema di propulsione nucleare. In vari Stati si seguono studi attenti in proposito e nel terzo convegno internazionale delle comunicazioni tenutosi nell'ottobre 1955 a Genova, il presidente della *Société général des transports maritimes*, il signor Leone Martel, svolse una suggestiva relazione sul tema « Riflessioni sulla posizione dell'armamento marittimo di fronte all'avvenire », ove accennava appunto alle possibilità dell'applicazione dell'energia nucleare. Anche nostri illustri studiosi — il generale De Vito, il professor Franzini ed altri — in precedenti convegni hanno illustrato i principi della propulsione nucleare applicata alla navigazione. Pertanto ritengo opportuno che gli organi governativi stimolino, incoraggino tali studi, per non trovarci impreparati poi, nel prossimo avvenire, quando si determineranno profondi rivolgimenti in tutto il sistema dei trasporti.

Prima di concludere, debbo trattare brevemente un altro tema, che pure è ricorrente nella discussione dei bilanci della marina mercantile. Intendo riferirmi alla pesca in Adriatico.

Un vero dramma, io dissi in un precedente intervento, quello della pesca in Adriatico! Il 1° marzo del corrente anno si pensava di avere stipulato, in modo definitivo, « la pace dei pesci », con l'accordo Storoni-Pavlich, dopo lunghe, estenuanti trattative.

Come i colleghi ricorderanno, a distanza di pochi giorni si verificarono dolorosi episodi di cattura e di sequestro di ben 21 motopescherecci, che furono poi rilasciati, ma i danni materiali e morali non sono stati lievi. Questi episodi di aggressioni richiamano alla nostra mente gli atti di pirateria degli Illiri e degli Usocchi: i primi debellati dai Romani e i secondi dai Veneti. Noi non abbiamo intenzioni bellicose, tuttavia penso che si debba fermissimamente difendere il diritto al lavoro e alla vita dei nostri pescatori. Il nuovo accordo presenta le caratteristiche di inserire la pesca nel quadro dei rapporti economici generali; però rivela vari punti nevralgici sui quali tante volte mi intrattengono le categorie interessate, come i pescatori di Molfetta di Mola, di Bari. Tali punti nevralgici sono costituiti dalla limitazione degli specchi di acqua dove si può esercitare il diritto di pesca dal numero esiguo dei pescatori che hanno la possibilità di ottenere la licenza. Ecco perché taluni hanno affacciato l'opportunità di stabilire dei turni nella distribuzione delle licenze.

Altro punto, pure molto discusso, è quello riguardante la competenza esclusiva del governo di Belgrado a giudicare nel caso di contestazioni.

Pochi giorni fa il sottosegretario agli esteri, onorevole Folchi, ed anche il sottosegretario alla marina mercantile onorevole Terranova, nel ricevere una delegazione di pescatori di Trieste e di Grado, proprio su questo delicato tema hanno fermato la loro attenzione, per confermare che nulla noi possiamo fare circa la giurisdizione che il governo di Belgrado ha riservato a sé, trattandosi di acque territoriali.

Quello delle acque territoriali è un problema spinoso, che si dibatte tuttora nel diritto internazionale. Nel gennaio del corrente anno si svolse a Città del Messico un importante convegno del Consiglio internazionale dei giuristi, per discutere su questo argomento, cioè la questione della estensione del mare territoriale. Purtroppo i dissensi furono clamorosamente confermati anche in questo convegno: si ebbero netti schieramenti di alcuni Stati che sostengono un certo criterio, mentre altri Stati sostengono criteri diversi.

Di certo il vecchio criterio delle tre miglia è ormai da considerarsi superato: su 71 paesi del mondo, solo 18 riconoscono questo limite. Quindi bisognerà trovare un accordo su altre basi, che possano conciliare meglio i vari interessi contrastanti.

Questo è uno degli scogli più gravi che si presentano nei confronti della Jugoslavia, la quale segue un suo criterio di definizione delle acque territoriali, che si differenzia nettamente da quello accolto da noi.

Non esito a chiedere un forte intervento del Governo, da concretare anche con il pattugliamento e la scorta armata dei nostri motopescherecci, sia per garantirli nella delimitazione degli specchi di acque territoriali, sia anche per difenderli da eventuali aggressioni.

Dalle notizie raccolte risulta che la esplosione di violenze, avuta poco dopo l'accordo Storoni-Pavlich, è una manifestazione del conflitto interno esistente in quella repubblica fra croati e serbi. Anzi le lungaggini che si sono lamentate nel periodo delle trattative si devono proprio agli ostacoli frapposti dal governo di Zagabria (repubblica della Croazia e Dalmazia), che aspira ad una maggiore autonomia nei confronti di Belgrado. In realtà il conflitto interno fra i due gruppi etnici è stato sempre latente anche nel passato e, ripeto, esiste tuttora.

Proprio in seguito all'accordo, vi è stata anche la reazione delle popolazioni della Dal-

mazia, delle cooperative di pescatori che hanno dimostrato chiaramente di volerlo rendere inoperante e, pur di raggiungere questo scopo sono decise a ricorrere anche a mezzi violenti. Questa è la situazione in cui noi ci troviamo. Perciò reclamiamo anzitutto una maggiore tutela ed una più sicura assistenza dei nostri pescatori, non escluso l'intervento di flottiglie militari a salvaguardia dei loro diritti.

Bisogna, poi, ricercare acque più ospitali, perchè l'accordo con la Jugoslavia, in sostanza dà la possibilità di lavoro ad un esiguo numero di motopescherecci, mentre migliaia di pescatori da Trieste ai numerosi porti pugliesi (Bari, Mola, Molfetta, Barletta, Monopoli sono sedi di ditte che praticano la pesca di altura), rimangono senza possibilità di vita. Gli armatori più audaci hanno rivolto già le loro speranze verso mari più liberi. Recentemente la loro attenzione è stata richiamata dall'Atlantico meridionale, le coste dell'Africa occidentale, dal Marocco al golfo di Guinea, fino al Congo Belga. Verso questi mari dovrebbero indirizzarsi le nostre flottiglie da pesca convenientemente trasformate e attrezzate, al fine di riportare un maggiore equilibrio nella gestione delle aziende dissetate dalle vicissitudini politiche del dopoguerra.

Gli armatori siciliani da parecchio tempo operano lungo le coste dell'Africa orientale con buoni risultati. Promettenti sembrano le possibilità di lavoro nelle acque del Marocco e anche in quelle della Liberia. Il Marocco, virtualmente non più francese, non ha alcuna norma restrittiva in materia: la pesca è libera ed intensa è l'attività che si svolge lungo le sue coste. Ingenti quantitativi di prodotti ittici provengono da Casablanca, da Mogador e anche da Ifni, piccolo protettorato spagnolo nel Marocco. È noto che centinaia di migliaia di cassette di calamaretti congelati giungono da Casablanca, diretti a Genova, da dove vengono smistati ai vari centri di consumo. Allora sorge spontanea la domanda: se vi è questa possibilità di assorbimento, bisogna fare qualsiasi sforzo perchè l'attività peschereccia sia svolta con nostre navi e con nostri equipaggi.

Prospettive egualmente buone si presentano per quanto riguarda la Liberia le cui coste godono di una eccezionale pescosità. Ogni sorta di fauna ittica si trova in quelle acque, dal pesce azzurro ai tonni giganti, dal pesce pregiato ai crostacei. Recentemente vi è stato anche un invito ufficiale da parte del reggente della legazione della Liberia per il trasferimento dei nostri pescatori in quelle acque (Vedasi l'intervista concessa al giornale

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

il *Corriere della pesca*, 15 maggio 1956). Anzi il governo della Liberia, allo scopo d'incrementare la pesca, ha concesso a un'impresa locale il diritto esclusivo della vendita del pescato nella capitale, Monrovia. Attualmente aziende norvegesi e olandesi operano già in quelle acque e trasbordano il pescato su navi appoggio, che, appena completato il carico, salpano per i porti europei.

Quindi nuove possibilità si dischiudono ai nostri pescatori.

È opportuno rinnovare una nostra richiesta, cioè la necessità di compiere campagne di esplorazione di nuovi banchi di pesca. Poiché i mari a noi più vicini sono ostili e non danno possibilità di lavoro, bisogna andare oltre le Colonne d'Ercole ed è necessario che i pescatori abbiano l'assistenza anche per quanto riguarda l'individuazione dei banchi di pesca. Quindi occorre promuovere le campagne di esplorazione dei banchi per indicarli ai pescatori.

Tutto ciò importa un programma organico e di ampio respiro non soltanto per quanto concerne la motorizzazione della piccola pesca, ma anche per il rinnovamento ed il perfezionamento del medio naviglio che opera nella zona sublitoranea. Molto possiamo attenderci dai recenti provvedimenti deliberati dal Consiglio dei ministri sul credito peschereccio. Dobbiamo assolutamente superare la fase artigianale della pesca, se vogliamo far sopravvivere queste migliaia e migliaia di modesti operatori economici.

Onorevole ministro, confido che ella, interpretando l'ansia e il travaglio dei nostri lavoratori del mare, vorrà aiutare, sorreggere e incoraggiare ogni più generosa iniziativa e ogni ardimento. Non è il desiderio di avventura che spinge i nostri audaci, infaticabili pescatori, ma la ricerca affannosa del lavoro, che è esigenza, necessità di vita. (*Vivi applausi al centro*).

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

BARDANZELLU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le possibilità di rinascita della economia e della vita della Sardegna e tutto il processo evolutivo della sua agricoltura e della sua industria sono condizionati dalle vie marittime di comunicazione, armonizzate necessariamente con le comunicazioni interne.

Durante la discussione del bilancio dei trasporti mi sono occupato della migliore sistemazione delle ferrovie sarde, come prospettai durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici la necessità di una più adeguata sistemazione dei nostri tre maggiori porti:

Olbia, Cagliari, Porto Torres. Sono problemi tutti strettamente connessi fra di loro e che vanno di pari passo studiati e risolti.

Oggi richiamo l'attenzione del Governo e dell'onorevole ministro sul problema delle comunicazioni marittime che già altre volte è stato da me e da altri trattato in quest'aula, ma che occorre sempre riproporre fino a quando non si arrivi a dare ai sardi la giusta soddisfazione che essi attendono.

La Sardegna ha avuto la non invidiabile sorte di un triplice isolamento: geografico, economico e sociale; ha bisogno perciò di essere aiutata per inserirsi validamente, per sé e per gli altri, nel ritmo operoso e fecondo della vita nazionale. Tutte le provvidenze di cui l'isola viene e verrà beneficiata dal Governo attraverso le premure dei vari ministeri e attraverso la Cassa per il Mezzogiorno sarebbero insufficienti se l'isola non venisse ad avere gli allacci necessari ed i contatti con le città e con i mercati della penisola.

Per quanto riguarda le merci, non vi è altra soluzione oltre quella da me già prospettata e di cui il ministro Angelini si è reso conto, aprendo ai sardi il varco alla speranza, cioè l'istituzione delle navi traghetto. Solo questa istituzione potrà dare ai sardi quella continuità ferroviaria che li svincola dalle barriere che attualmente ingabbiano la loro isola, riducendola, sotto questo aspetto, simile ad una terra coloniale. Ma se con l'adozione di navi traghetto si potrà provvedere al trasporto regolare ed economico delle merci, bisogna di pari passo provvedere al trasporto adeguato dei passeggeri. È un movimento che si accresce ogni giorno di più, ed è questo appunto l'indice migliore della evoluzione e dello sviluppo della vita isolana. Il movimento passeggeri è condizionato dalle vie marittime di comunicazione.

Noi abbiamo una sola via continuativa di allaccio con il continente, la linea Olbia-Civitavecchia, che — come è stato più volte detto — costituisce il cordone ombelicale che unisce l'isola alla madrepatria. È come se Roma e Napoli o Roma e Torino fossero unite da una sola corsa ferroviaria al giorno. Lo sviluppo dei traffici finisce con il costituire un ingorgo esiziale nel servizio di questa unica linea, se essa non viene rafforzata.

La richiesta, che ormai diventa eterna e motivo di un ritornello che i sardi rivolgono al Governo centrale, è che la linea sia raddoppiata. La necessità di una seconda corsa giornaliera balza evidente dalle statistiche che la camera di commercio di Sassari ha sempre reso note con scrupolosa esattezza e che ho poi

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

trovato saggiamente riassunte e commentate da un illustre studioso di cose sarde, l'avvocato Gavino Alivia, nel numero di febbraio 1956 del bollettino della camera di commercio di Sassari.

Il movimento viaggiatori sulla Olbia-Civitavecchia diventa sempre più imponente per gli innegabili progressi della Sardegna, risultato questo delle premure governative per l'isola e della volontà dei sardi di liberarsi, con le risvegliate energie, dal fatale immobilismo dei tempi andati. Sarebbe ingeneroso ed assurdo, da parte del Governo, che dopo aver determinato con sacrificio questo progresso, lo soffocasse privandolo del naturale e necessario suo sviluppo, che non può avere altro sbocco se non attraverso le vie marittime di comunicazione. È come se caricaste una dinamo senza poi dare ad essa il suo naturale sfogo.

La linea Olbia-Civitavecchia nei giorni di punta raggiunge cifre impressionanti. La media giornaliera dei viaggiatori da 367, arrivati e partiti, nel 1951, per un totale di 267.926 unità, è salita a 519 nel 1955, per un totale di 378.641 unità; ma nell'agosto 1955 si sono avuti 1.526 passeggeri al giorno (794 arrivati e 732 partiti); il 23 dicembre si sono avuti 2.119 arrivati e 1.636 partiti. Quando si consideri che i posti letto disponibili sono solo 442, lascio a voi immaginare che cosa succede in quelle navi non soltanto nei giorni di punta, ma anche in quelli normali quando la media dei viaggiatori è di gran lunga superiore ai posti disponibili.

La società « Tirrenia » ha fatto quello che ha potuto e gliene do atto: ha compiuto degli sforzi apprezzabili per risolvere il problema, ma esso permane allo stato acuto. Il 2 giugno sono partiti 633 viaggiatori, ne sono arrivati 840: oltre 500 passeggeri hanno viaggiato senza posto.

Quali provvedimenti sono stati adottati? Si è imposta la necessità di viaggi supplementari. La « Tirrenia » ha rimesso in linea la motonave *Città di Trapani* nel gennaio 1954, ma con scarso esito poichè questa nave impiega 12 ore per una traversata che le motonavi tipo « regione » compiono in 8. Dal 20 luglio al 28 settembre 1955 compì 30 traversate notturne con 4.794 passeggeri in ciascun senso, mentre le altre navi ne trasportarono 30.051, cioè 650 per traversata. Quindi i viaggiatori preferivano le navi più veloci, anche senza posti letto, per cui questo servizio notturno non ha recato alcun sensibile beneficio.

La società ha compiuto un altro lodevole esperimento: ha adoperato le stesse navi del

servizio notturno in traversate diurne, con intervalli di 4 ore tra l'arrivo e la partenza. Devo a questo punto elogiare tutto il personale di servizio, dal comandante agli uomini di fatica, per essersi sottoposti egregiamente a tale doppia prova. L'ultimo esperimento è stato fatto dal 19 dicembre 1955 all'11 gennaio 1956. L'alleggerimento è stato del 24,5 per cento. La preferenza è stata data alla traversata notturna, un po' per abitudine ma soprattutto perchè essa garantisce le coincidenze ferroviarie. Con le nuovi motonavi, ora in costruzione si avranno 650 posti letto disponibili, ma non saranno neppure essi sufficienti specie nei mesi di agosto-ottobre, quando ai viaggiatori normali si uniranno — come è da prevedere e da sperare — le comitive di turisti.

Occorrerà disciplinare e distribuire i posti fra servizio notturno e diurno, in modo che i passeggeri non siano privi di posti nella traversata notturna. Sarà necessario armonizzare le traversate, anche quelle diurne, con gli orari ferroviari o con l'opportuna istituzione, da e per Roma, di un servizio automobilistico. Si potrà così stabilire in permanenza un secondo corriere giornaliero, come è nei voti della popolazione e delle camere di commercio della Sardegna. Nè deve preoccupare che questa seconda corsa quotidiana possa pregiudicare le altre linee, la Cagliari-Civitavecchia e la Porto Torres-Genova, che pure si desiderano giornalieri: esse hanno una propria ragion d'essere con inconfondibili caratteristiche determinate da particolari scopi da raggiungere e sono di continuo alimentate dal crescente sviluppo dei traffici. Fu anzi osservato da Gavino Alivia che esse otterranno un maggiore alimento dal potenziamento della linea Olbia-Civitavecchia. Infatti, se la Olbia-Civitavecchia è la via che assicura la fiamma della vita ai sardi, l'isola ha però bisogno di allargare il suo respiro sul mare in cui è immersa e di espandersi in tutte le direzioni per accrescere i contatti con la patria italiana, a nord e a sud, nell'interesse della stessa economia nazionale.

La città di Sassari e la popolazione del nord-ovest dell'isola reclamano una linea giornaliera fra Porto Torres e Genova. La mancanza di navi ostacola l'attuazione di questo miglioramento integrale, la cui esigenza si fa sentire ogni giorno di più in relazione allo sviluppo veramente fecondo della bonifica della Nurra e della progettata zona industriale fra Sassari e Porto Torres, i cui prodotti dovranno cercare lo sbocco sui mercati di Genova e dell'alta Italia.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

La città di Cagliari e la sua vasta provincia reclamano la linea giornaliera con Civitavecchia, e speriamo di poterla presto ottenere. Cagliari è al centro del Mediterraneo, ha il privilegio di un porto magnifico e sicuro e, come capitale della regione, ha preso in questi anni un tale slancio da essere di esempio per la sua compiuta rinascita che ha trasformato coraggiosamente le macerie dei tremendi bombardamenti bellici in una stupenda fioritura di costruzioni e di opere. Essa reclama inoltre il ripristino della linea con Palermo, che sarebbe feconda di bene per la ripresa degli scambi con la generosa isola sorella; come, al nord, La Maddalena reclama il ripristino della linea diretta con Livorno.

Lo sviluppo di un'isola è strettamente legato a quello delle sue linee di comunicazioni marittime. Ne è un chiaro esempio proprio la Sicilia che, pure essendo allacciata al continente a mezzo delle navi traghetto, ha un numero di linee marittime superiore a quello della Sardegna. Gli scali di Catania, Messina e Palermo sono uniti a Napoli con sei possibilità di comunicazioni ogni quindici giorni; Palermo, oltre la linea quotidiana con Napoli, ha con Livorno e Genova una linea ogni quindici giorni e tre linee ogni quattordici giorni, mentre Cagliari ne ha una sola ogni quattordici giorni.

Faccio questi raffronti non per censurare le linee esistenti, che anzi vorrei vedere moltiplicate in tutti i mari, rinnovando le glorie marinare che resero floridi le nostre città e i nostri commerci, ma per incoraggiare il Governo a soddisfare le giuste esigenze dei sardi.

Lo so, la risposta è sempre quella: mancano le navi. A questo proposito mi riporto ad una osservazione che l'onorevole Bima ha fatto nella sua coraggiosa e sostanziosa relazione. Dice l'onorevole relatore: « Non è da escludersi un ponderato ridimensionamento specie quando ci si trovi in presenza di linee a scarsissimo traffico destinate al trasporto di merci e di persone già servite attraverso altre strutture. E valga per tutti l'esempio della linea del periplo italico. Anche più incoraggiante dovrebbe essere lo studio tendente al riassetto delle società adibite al disimpegno di servizi marittimi internazionali ». Alcune di queste linee sono in realtà linee non di rendimento, ma di prestigio.

Che la nostra attività marinara sia rivolta alla Francia, alla Spagna e al nord d'Europa può essere cosa desiderabile ed utile. Ma mi soffermo su una di esse che mi sembra completamente inutile, come è certo completamente passiva, ed è la linea Palermo-Ben-

gasi. La nave che la serve potrebbe essere adibita alla Sardegna per il ripristino delle linee di cui ho fatto cenno.

Migliorare il traffico con la Sicilia da una parte e col nord d'Italia dall'altra non è soltanto cosa utile per noi ma necessaria, e diventa anche una questione di prestigio, perchè non guadagna di prestigio lo Stato quando trascura le proprie linee vitali per interessarsi di linee, come quella accennata, con la Cirenaica, dove italiani purtroppo non ne esistono più, mentre, onorevole ministro, in Sardegna, per fortuna, di italiani ne esistono ancora e alla patria italiana sono attaccati con profondo e direi spasmodico sentimento di fedeltà e di amore. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Semeraro Santo. Ne ha facoltà.

SEMERARO SANTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche quest'anno il bilancio della marina mercantile presenta le stesse caratteristiche dei bilanci degli anni precedenti. Tre voci — afferma melanconicamente il relatore — praticamente assorbono da sole il bilancio in discussione. E poi tutti gli altri problemi che interessano le attività marinare lasciano sempre a desiderare, per cui si può dire che essa continua ad essere la cenerentola di tutti i bilanci italiani. Eppure le aride cifre di questo bilancio dovrebbero essere più attentamente esaminate, perchè esso è, o almeno dovrebbe essere, uno dei più importanti per il nostro paese, per il rilievo che assumono i problemi della marina mercantile, per le ripercussioni che si determinano sull'intera economia nazionale e per la necessità che l'Italia, bagnata da tre mari, riesca con una politica marinara a creare negli italiani una coscienza veramente marinara che possa essere la premessa del suo avvenire sul mare.

Un accurato esame dei singoli capitoli dimostra che le spese riguardanti le attività di carattere sociale sono ancora una volta trascurate; mentre sono incrementate quelle che riguardano le sovvenzioni e gli aiuti alle grandi società capitalistiche di navigazione. Infatti lo stanziamento di quest'anno per le sovvenzioni alle società e le integrazioni di bilancio ammonta ad oltre 22 miliardi di lire, cioè ai due terzi di tutto il bilancio in discussione, poichè la spesa complessiva è di circa 34 miliardi. Se non erro, onorevole ministro, il 31 dicembre 1956 avranno termine queste sovvenzioni. Ha ella l'intenzione di rinnovarle? o di annullarle? o di lasciarle semplicemente scadere, facendo divenire operante l'articolo 14 dell'accordo relativo? Intende

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

il Governo rilevare in tutto od in parte le navi adibite alle linee già esercite dalle società?

« Comunque — scrive il relatore — il grosso problema della scadenza delle convenzioni resta »; e noi invitiamo il Governo a far conoscere al riguardo il suo pensiero e il suo progetto, ed a dare al Parlamento la possibilità di discutere e di portare il suo contributo a tale annoso problema che ha così rilevante importanza per i suoi riflessi finanziari.

Scrivete al riguardo il relatore:

« Se infatti, parlando delle rinnovate convenzioni con le società esercenti servizi marittimi locali, avanzammo critiche nei riguardi di talune clausole che deformavano la natura di un servizio in concessione, stando invece alle convenzioni stipulate con le società di preminente interesse nazionale — e precisamente all'articolo 4 che stabilisce con la revisione della convenzione, l'integrazione da parte dello Stato sino al conseguimento dell'utile medio del 4 per cento nel capitale azionario — nessun dubbio più sussiste; ci troviamo in presenza di un vero e proprio servizio gestito « per conto » dello Stato. Le società presentano i loro bilanci e poichè un utile superiore all'8 per cento — ipotizzato nell'articolo 4 — e che determinerebbe una eventuale compartecipazione ai dividendi si è verificato solo per qualche anno per la società Italia, il tesoro è obbligato a reintegrare le perdite, non solo, ma a corrispondere anche il dividendo del 4 per cento alle società.

« Clausola più infelice non poteva essere escogitata! » — si lamenta il relatore.

Finalmente si è avuto il coraggio di mettere a nudo un tale sconcio insito nel regime fascista che fece quelle convenzioni; e sembra che tale clausola si voglia modificare limitando la possibilità di revisione della sovvenzione in dipendenza delle variazioni di alcuni elementi fissi — introiti, paghe e prezzi combustibili —, e sempre che tali variazioni in aumento o in diminuzione oscillino oltre il 10 per cento del prezzo complessivo convenuto. Infatti i 420 milioni del 1937 sono passati a 23 miliardi, e solo nel 1955 è stata corretta — accenna il nostro relatore — la curva ascensionale.

Al riguardo è bene che il Governo illumini la Camera sulla situazione della « Finmare » sui motivi per cui a questa azienda di preminente interesse nazionale vengono affidati solo i servizi di linea — notoriamente passivi —, mentre i servizi mercantili, largamente attivi per l'elevatezza dei noli, restano invece agli armatori privati.

Noi vogliamo esprimere l'augurio che il ministro onorevole Cassiani con il suo collega al tesoro, nell'esaminare le condizioni per il rinnovo delle convenzioni, trovino innanzi tutto quegli elementi per poter individuare la causa dei disavanzi e porre quindi i termini perchè, una volta per sempre, le compagnie di navigazione del gruppo Finmare si mettano su di una giusta strada, studiando i mezzi atti per diminuire il pesante onere dello Stato onde poter disimpegnare parte di tali somme per metterle a disposizione di altri settori dell'attività marinara.

Onorevoli colleghi, io ed i miei amici fummo tra coloro che più si batterono in questa aula per ottenere una legge organica per l'incremento delle costruzioni navali, affinché da tale incremento derivasse un potenziamento qualitativo della nostra marina mercantile e nello stesso tempo vi fosse lavoro per i nostri cantieri navali.

Il 13 settembre 1954 nacque la legge Tambroni, di cui riconosciamo l'apporto dato al lavoro dei nostri cantieri; ma non possiamo nello stesso tempo non ricordare alcune lamentele che ci giungono per i criteri con cui si accordano i benefici della legge per la costruzione del nuovo naviglio.

Perchè, onorevole ministro, le domande presentate alla data del 1° dicembre 1955 attendono di essere ammesse ai benefici della stessa legge? Tali domande si valuta riguardino circa 600 mila tonnellate, di cui 400 mila per conto di armatori esteri.

Onorevoli colleghi, permettetemi che spenda poche parole per un problema, il più importante per i marittimi, cioè quello delle pensioni. È vero che con la legge 25 luglio 1952, n. 915, le pensioni per i lavoratori del mare hanno avuto un sensibile miglioramento, ma è necessario riconoscere che vi sono ancora degli inconvenienti che bisogna superare per potere andare incontro ai marittimi esclusi dal beneficio della legge Cappa, inconvenienti che può essere superato facendo contribuire volontariamente il marittimo alla cassa marinara, fino al raggiungimento del limite minimo dei 15 anni stabiliti dalla legge e sostituendo così l'anno di navigazione nell'ultimo decennio con un anno di contributo volontario alla cassa marinara.

La contribuzione volontaria, onorevole ministro, alla previdenza sociale è possibile nel quinquennio per tutte le categorie di lavoratori. Perchè deve essere negata ai marittimi, i quali sono ancora regolati da una legge fascista che condiziona un periodo di assicurazione alla cassa marinara nell'anno prece-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

dente al richiamo alle armi affinché il servizio militare sia utile agli effetti della pensione?

Perché il servizio militare durante la guerra e in periodo di prigionia per fatto di guerra, per i marittimi richiamati alle armi, non è considerato periodo di navigazione così come lo è invece per i marittimi internati (vedi legge 7 aprile 1941, n. 266, per la quale i marittimi internati hanno diritto, agli effetti della pensione, al computo della navigazione per tutto il periodo dell'internamento)? Perché non si abolisce l'anno di navigazione nel decennio anteriore alla data della presentazione della domanda di pensione e non lo si sostituisce con un anno di contributi volontari alla cassa nazionale previdenza marinara?

Faccia, onorevole ministro, esaminare dai suoi uffici questi vari «perché», in modo da non abbandonare senza pensione uomini che in pace ed in guerra, sui mari e sugli oceani, hanno saputo tenere alta la bandiera della marina mercantile italiana.

Vari sono i problemi che preoccupano la vita dei nostri pescatori, che richiamano la nostra attenzione e che vanno con coraggio affrontati: 1) il rinnovamento del naviglio e dei mezzi di lavoro; 2) il credito peschereccio; 3) la previdenza marinara, ecc.

Lacune, queste, che possono e devono essere colmate con degli stanziamenti più adeguati.

Noi ci compiacciamo con il ministro che si dice si sia reso promotore di due progetti di legge che sono in esame presso il Ministero del tesoro, l'uno per la creazione di un «fondo di rotazione per l'esercizio del credito peschereccio» e l'altro «per incrementare le attività pescherecce mediante il rinnovamento del naviglio».

Noi vogliamo augurarci che questi provvedimenti di legge annunciati e in corso di approvazione siano tali da soddisfare effettivamente le necessità della pesca nel campo creditizio e in quello del rinnovamento del naviglio e dell'attrezzatura marinara. E sin da questo momento diciamo: siate i benvenuti in mezzo a noi. Ma teniamo altresì a dichiarare che non possiamo credere che con 300 milioni si possa realizzare un così vasto programma. Donde il nostro scetticismo e la nostra riserva nell'interesse di tutti i pescatori — e in special modo dei medi e piccoli, che sono quelli che vivono in condizioni di deplorabile miseria — nei confronti dei due progetti di legge in gestazione.

Su un altro problema voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, ed è quello che nonostante la superproduzione nazionale

si sta assistendo in Italia ad una invasione veramente impressionante di prodotti ittici. All'operazione acciughe dalla Spagna hanno seguito le operazioni del tonno dal Giappone e delle sardine dal Portogallo. L'invasione non proviene soltanto da questi tre paesi, ma anche da oltreoceano, da Gallau (Perù), da Città del Capo, ecc.

Non avremmo mai creduto che ai prodotti ittici conservati in scatolame avrebbero fatto seguito perfino i mitili. Infatti, per la prima volta, hanno fatto la loro apparizione in Italia le vongole, le ostriche, i muscoli di mare di produzione spagnola.

A nome di questo settore economico che attraversa una forte crisi, dei lavoratori addetti alle attrezzature, che vedono lo spettro della disoccupazione, e dei venditori al dettaglio che si vedono spinti verso la più nera miseria, da questi banchi elevo la più viva ed indignata protesta per il rilascio di dette licenze di importazione.

Nel momento che una grave crisi di consumo colpisce gli allevatori di mitili di La Spezia, di Olbia, di Napoli, di Brindisi e di Taranto, immettere sul mercato italiano mitili spagnoli è una operazione di vero tradimento che colpisce a morte la mitilicoltura italiana, creando nuove migliaia di lavoratori disoccupati che andranno ad ingrossare la schiera dei 2 milioni e 300 mila già esistenti e cagionando nelle città produttrici di mitili condizioni di vita economica più gravi e più difficili.

E non va tralasciato altresì il lato sanitario della questione: quali garanzie le autorità sanitarie italiane, tanto rigide con i nostri allevatori, hanno chiesto per poter garantire la salute dei cittadini italiani?

Onorevole ministro, mi permetto domandarle: come si deve classificare questa politica del Governo italiano, che immette prodotti esteri che vengono a fare la concorrenza ai prodotti nazionali? Ciò accade in virtù del principio della libertà degli scambi? Ma quando queste immissioni creano una vita difficile ai nostri prodotti è necessario prendere quei provvedimenti che non pregiudicano maggiormente l'economia del nostro paese.

Da lei, onorevole ministro, aspettiamo una parola rassicurante al riguardo, e che non si faccia anche con i mitili come si è fatto per la importazione del pesce in scatola, una vera e propria invasione, altrimenti sarà la fine della mitilicoltura italiana, la quale costa tanti enormi sacrifici.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

Cogliendo l'occasione, onorevoli colleghi, della discussione sul bilancio di previsione della marina mercantile per l'anno 1956-57, ho creduto opportuno intervenire per richiamare la vostra attenzione e quella del Governo su alcuni importanti aspetti e problemi della attività del Ministero della marina mercantile.

Invito la Camera ed il Governo a fare ognuno per quanto gli compete il proprio dovere, in modo che la gente che vive ed agisce sul mare e dal mare trae il sostegno per la sua vita possa vedere realizzati tutti quei problemi che le permetteranno una vita di lavoro libero, fecondo e felice. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. La seduta è sospesa fino alle 16.

(*La seduta, sospesa alle 13.5, è ripresa alle 16*).

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MACRELLI

Commemorazione
dell'ex deputato Giulio Casalini
e del senatore Stefano Perrier.

SECRETO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECRETO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il 15 maggio scorso si è spento in Torino l'onorevole Giulio Casalini.

Ritengo di compiere un atto di doveroso omaggio nel ricordarlo in quest'aula che fu testimone della sua attività parlamentare e lo vide anche all'alto seggio di vicepresidente dell'Assemblea.

Giulio Casalini, giudicato adesso, dopo la sua morte, con quella serenità che deriva dal distacco definitivo e con spirito di obiettività, rappresenta, a mio avviso, un raro esempio di dinamismo intelligente, di volontà costruttiva in tutti i campi nei quali egli ebbe la ventura di operare.

La sua attività ebbe a esplicarsi in campi diversi e cioè nell'azione politica vera e propria intesa in tutte le sue espressioni — dal campo amministrativo comunale e provinciale a quello parlamentare e anche nelle attività collaterali, attività assolutamente indispensabili per sorreggere un organismo politico, per confortarne ed irrobustirne la ideologia e il programma — e nel campo degli studi ai quali si dedicò con intelligenza, acume e ferma volontà, specialmente in riferimento alla pediatria e alla igienistica i cui problemi approfondì mai perdendo di vista il problema sociale che era allora, com'è purtroppo ancora,

incombente ed immediato. Nè manca nella vita e nell'attività di Casalini una nota poetica: egli cioè non dispregiò l'amore per la poesia ed infatti in certi suoi versi (non conosciuti per ora che da noi torinesi) di buona, per non dire di squisita fattura, echeggiano sentimenti elevati e nobili, specialmente sui temi familiari.

In sostanza, fu un ingegno eclettico, multiforme, sorretto da una volontà e da una capacità di lavoro veramente formidabili.

D'altra parte, onorevoli colleghi, penso che a dare un quadro della attività di Casalini valgano alcuni cenni biografici, più che la retorica delle parole, per constatare che pochi uomini in Italia hanno al proprio attivo un curriculum tanto eloquente.

Arrivò al socialismo quindicenne, appena uscito dalla pubertà, spintovi irresistibilmente dal quadro desolante e avvilito delle sperequazioni sociali che egli ebbe a constatare appena giunto all'età della ragione nell'alexandrino e nel comasco, dove trascorse la giovinezza. Egli ricorda queste cose nel testamento spirituale che, a quanto mi ha assicurato la vedova, sarà pubblicato assai presto.

A 17 anni, nel 1893, si iscrisse alla facoltà di medicina della università di Torino e contemporaneamente al partito socialista di allora recente fondazione. Naturalmente gli furono guida e maestri in questa determinazione, dettatagli dall'entusiasmo del suo animo vigoroso, i campioni del socialismo del tempo e cioè Turati, Treves, Prampolini, dai quali, e dalla lettura delle riviste socialiste, egli assorbì quella linfa riformistica il cui indirizzo seguì fino alla morte. Nel 1894, a 18 anni, egli subì la prima persecuzione crispina e venne condannato al confino di polizia.

Nel 1897 abbandonò la casa paterna perchè non si sentiva più di restare legato a certe secolari tradizioni. Il suo animo ardente cercava altre vie. Corse ad arruolarsi nella legione garibaldina di Ricciotti Garibaldi che partì per difendere la libertà greca. Sbarcò ad Atene e combattè a Domokos.

Di ritorno dalla spedizione greca venne colpito una seconda volta dalla reazione, mentre era al governo il Pelloux. Poichè aveva nel frattempo assunto la direzione del *Corriere biellese*, venne «sfrattato» — così si diceva allora — dalla città di Biella. Sfuggì all'arresto rifugiandosi in Svizzera; poco dopo venne processato e ottenne l'assoluzione.

Nel 1899, all'età di 26 anni, fu eletto consigliere comunale della prima minoranza socialista di Torino: mandato che gli sarà confermato per 25 anni. In quell'anno, già lau-

reatosi chirurgo, si stabilì in Biella per esercitare la sua attività politica. In quella città fondò le prime leghe operaie insieme con Rigola e Rondani e fondò anche la camera del lavoro. Creò inoltre un giornale intitolato *La fede nuova*, giornale che ebbe larga diffusione nel biellese e nel canavesano e che svolse una validissima propaganda socialista.

Nel 1902 fu eletto consigliere comunale e provinciale a Biella con una votazione veramente plebiscitaria. Frattanto iniziò anche la collaborazione alla *Critica sociale* del Turati, rivista che tutti gli italiani, per poco iniziati che siano nella politica, conoscono molto bene. In quella rivista egli profuse il frutto di lunghi studi. In quell'epoca diede anche alle stampe numerose monografie: « Le casse di maternità », « La casa igienica a buon mercato », « La politica scolastica del comune moderno », « Le pensioni di invalidità e vecchiaia », « Lo zucchero a buon mercato », e tante altre.

Nel 1905 organizzò la prima « camera sanitaria », e convocò un congresso sanitario dell'Alta Italia. (Detta camera sanitaria era una organizzazione sindacale dei medici, dei veterinari e delle ostetriche, categorie che in quei tempi menavano vita grama).

Nel 1906 si trasferì da Biella a Torino, dove svolse per anni attività politica ed esercitò la professione di medico.

Uno spirito illuminato della nostra Torino, Piero Gobetti, ebbe a sintetizzare l'opera del Casalini in Torino con queste parole: « È stato ed è il missionario dell'igiene e il medico dei poveri ». Mi sembra che questa formula illustri molto bene l'attività del Casalini in quell'epoca nella nostra città.

A Torino si dedicò anche a un altro problema che ebbe la sua risoluzione e le sue ripercussioni nel tempo, cioè la questione delle case popolari. È per sua iniziativa, e di altri che erano attorno a lui, che nacque a Torino l'Istituto autonomo delle case popolari che poi si diffuse in tutta Italia e che ancora oggi costituisce una fortissima istituzione.

Nel 1909 egli fu eletto deputato nel terzo collegio di Torino, quel collegio che era, si può dire, la roccaforte del partito liberale e che non era stato espugnato nemmeno da una figura preminente quale quella di Claudio Treves. Il mandato parlamentare gli venne confermato per cinque legislature, cioè dal 1909 fino al 1925; a quel momento la sua attività parlamentare venne interrotta.

Qui, alla Camera, Casalini continuò a dare la prova del suo interessamento per i più importanti problemi, e sono numerose le re-

lazioni che egli approntò su disegni di legge. Tra questi desidero ricordare quello sulle case popolari di Luigi Luzzatti: la sua relazione fu una pietra fondamentale in quel settore. Nel 1921 fu eletto alla carica di vicepresidente della Camera.

Durante quegli anni, però, la sua attività di giornalista non si affievolì mai. Fondò il giornale *La Campana* per la propaganda socialista nel vercellese. Nel 1911 fondò un'altra rivista, *Il Comune moderno*. Egli si proponeva di creare nel partito socialista degli amministratori capaci che non andassero alla conquista dei seggi comunali e del posto di sindaco impreparati. Di questa rivista tentò di riprendere la pubblicazione dopo la seconda guerra mondiale, purtroppo senza riuscirci. Finalmente nel 1918 fondò la pubblicazione più importante uscita dalla sua iniziativa di giornalista. Si trattava della rivista illustrata *Igiene e vita*, che durò fino al 1939 e che fu soppressa dal fascismo.

La sua attività politica ebbe, come dissi, interruzione definitiva nel 1925 allorché si dimise da deputato al Parlamento. Quelle dimissioni provocarono interpretazioni non tanto benevole. Comunque Casalini le motivò per ragioni finanziarie e di salute. Va ricordato che durante 32 anni di lotte politiche era andato soggetto a parecchi attacchi di natura nervosa dovuti ad eccesso di lavoro ed era stato ripetutamente ricoverato in ospedale. Le motivò anche con ragioni familiari.

Dal 1925, data delle sue dimissioni da deputato fino al 1939, egli continuò a dedicarsi ai suoi studi prediletti. E fu in quel periodo che uscirono dalla sua penna produzioni di carattere scientifico di molto rilievo: un volume sull'igiene dell'amore sessuale; un manuale di puericoltura; una guida per la buona alimentazione in ogni età e condizione sociale (« Come nutrirsi ») in tredici volumi; una serie di quaderni di igiene; un dizionario medico illustrato in due grossi volumi che ha avuto, in dieci anni, tre edizioni.

Durante la prima guerra mondiale era stato capitano medico ed aveva diretto un ospedale militare. Nella seconda guerra mondiale egli mise il suo animo generoso al servizio della lotta per la liberazione, e fu dal comitato piemontese della resistenza qualificato « partigiano combattente ».

Per riassumere quella che è stata la sua attività dirò soltanto che subì, in tutti questi anni, la bellezza di 26 processi e diede vita a circa 100 pubblicazioni tra monografie e volumi. È certo che attraverso questa opera di propaganda scritta e con la parola egli con-

tribui indubbiamente a una larga educazione dell'animo popolare.

Dopo la guerra rientrò nel partito socialista e fu candidato al Consiglio comunale di Torino, riuscendo capolista con votazione imponente, quasi plebiscitaria. Fu vicesindaco di Torino dal 1946 fino quasi alla fine della legislatura del 1951. E qui un'altra lieve ombra si profila sulla sua attività politica. In proposito egli scrisse un volume intero intitolato « Io mi difendo ».

Io mi sono scorso attentamente il materiale che costituiva i temi di accusa di insensibilità amministrativa, e posso, da uomo che giudica le cose serenamente, affermare che le accuse che si mossero in quel momento contro Casalini avevano soprattutto un recondito substrato politico: erano ragioni elettorali soprattutto che determinarono quelle accuse; ciò non impedì però che il Casalini dovesse dimettersi da vicesindaco di Torino e da consigliere comunale, il che gli determinò attacchi di cuore che indebolirono maggiormente le sue condizioni, già compromesse da tante precedenti lotte e fatiche.

In questi ultimi quattro-cinque mesi sopportò le sofferenze più acute, per spegnersi infine il 15 maggio 1956.

Da quanto ho detto credo che non si possa contestare essere la figura di Casalini da catalogarsi, per versatilità d'ingegno, per forza intellettuale, per amore alla causa dei miseri, tra le più spiccate che siano passate non soltanto nella nostra regione, ma anche in quest'aula. Se qualche nube ebbe in un certo momento a gettare un'ombra sull'opera sua (ombra che del resto fu fugata completamente da un giudizio definitivo della direzione del nostro partito, che gli restituì intera la stima dei compagni e della cittadinanza) è certo che egli ha fatto molto, moltissimo, per la causa del socialismo italiano, in favore delle classi meno provvedute e più diseredate.

In questa veste, con le vicende che ho rievocato, mi piace ricordarlo alla Camera dei deputati ed additarlo oggi alla riconoscenza della nazione.

GUGLIELMINETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUGLIELMINETTI. Alle parole di rievocazione e di cordoglio pronunciate dal collega Secreto associa la espressione di cordoglio del gruppo socialista e, con particolare commozione, la mia espressione di compianto.

Ebbi l'onore di essere amico di Giulio Casalini e, in modo particolare, di essergli vicino negli ultimi anni, nel corso dei quali trava-

gliato fu dal tormento di un male fisico che non perdona e, ciò che è più, dal tormento di un'ingiusta ferita morale, che lo trasse più presto al sepolcro e che trovò forse il suo componimento, permettetemi da questo banco, soltanto il giorno in cui la mano di Dio si posò sulla sua fronte madida e la rasserenò.

Io fui membro, onorevoli colleghi, di una certa commissione d'inchiesta ed è per me titolo di onore affermare qui, paragonando la figura di Casalini alle acque di un lago, che lo specchio di quelle acque era limpido, terso e sereno.

Detto questo, mi perdoni il collega onorevole Secreto, se alla rievocazione aggiungerò ancora qualche parola a nome di tutti coloro che restarono vicini a lui, fedeli all'amicizia, e che, restando fedeli all'amicizia, ebbero l'onore di restare fedeli alla giustizia e alla verità: fu proprio negli ultimi anni che più emerse la spiccata personalità morale ed intellettuale di Giulio Casalini. Il collega onorevole Secreto ne ha ricordato la versatilità di ingegno: medico, si interessò di problemi di maternità, di puericultura, di questioni di igiene sociale; amante di letteratura, scrisse novelle, commedie, bozzetti ed è in pubblicazione proprio quel libro di liriche, cui alludeva il collega, nella forma e nella sostanza carducciane dalle quali scorre un umorismo garbato e signorile che era caratteristica di lui. Sensibilissimo ai problemi della musica, fu presidente della società degli « amici della musica » di Torino; conoscitore e intenditore nel campo delle arti figurative, lascia al museo civico di Torino una preziosa collezione di quadri dell'ottocento.

Ma, al di sopra di queste che sono le virtù intellettuali, piace a me ricordare quelle virtù di altruismo nascosto che tanto lo accostarono a voi, amici democristiani, quando il vostro cuore arde di quella virtù essenziale al cristianesimo che è la carità. Io so che molte famiglie hanno avuto aiuto e conforto a proseguire ignorando il nome del benefattore: Giulio Casalini. Ora, sono queste le doti che più devono trovare apprezzamento in una civiltà così materialista come la nostra e che più meritano di essere qui esaltate.

L'onorevole Secreto ha ricordato com'egli per oltre 20 anni abbia seduto su questi banchi e per la sua facondia, per il suo senso di saggezza e di equilibrio si affiancasse, immediatamente a Claudio Treves e a Filippo Turati nella direzione del gruppo parlamentare socialista e nominato fosse vicepresidente della Camera. Io penso che il miglior giudizio dell'estinto si possa esprimere colla formulazione

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

di un augurio : possano le nuove generazioni germogliare dal loro seno e fiorire alla nostra democrazia, che ne ha tanto bisogno, uomini di così fervido, di così versatile ingegno, di così ampia cultura, di tanta serenità ed equilibrio, e, ciò che è molto di più, signor Presidente, di altrettanta rettitudine morale.

BARDANZELLU. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARDANZELLU. Si consenta che anch'io porti il mio omaggio alla memoria di Giulio Casalmi. Ebbi l'onore di conoscerlo durante la mia vita torinese, anche quando in tempi lontani ebbi l'onore di rappresentare l'amministrazione del comune di Torino nella mia qualità di vicecommissario. In quel tempo ebbi rapporti, se non quotidiani, frequenti con lui; per cui il mio ricordo si riporta a cose precise che hanno dato allora a me la persuasione che Giulio Casalmi era un missionario della carità.

Ebbe un periodo — al quale hanno accennato i colleghi torinesi — di ansie e di preoccupazioni, in seguito ad una vicenda giudiziaria che fu portata sui giornali e sulle piazze con animo non sereno. Io che partecipai a questa causa indirettamente attraverso il professor Del Vecchio, che era l'avvocato difensore di Casalmi, posso qui ricordare agli amici che effettivamente la sua vita non peccò mai di dirittura morale e che specialmente in quei giorni, che furono per lui di tormento e di tempesta, la sua anima si rivelò ancor più limpida, più serena e più nobile.

È un dovere della mia coscienza dire ciò in questa Camera. Pensando a Casalmi, al bene che ha fatto specialmente verso i poveri e gli indigenti, alla sua opera per la propagazione di idee nel campo dell'igiene e della medicina, di cui tutti hanno tratto giovamento, dico che dobbiamo inchinarci riverenti alla memoria di lui che passò nella vita come un missionario di fede, come un missionario di povertà e di carità.

STELLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STELLA. A nome del gruppo democristiano e come parlamentare piemontese, anzi torinese, che conobbe ed apprezzò l'onorevole Casalmi in tutta la sua vita, mi unisco alla parole di compianto pronunciate dai colleghi che mi hanno preceduto ed elevo alla sua memoria un deferente e commosso pensiero.

COLITTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLITTO. Il gruppo parlamentare liberale si associa alla commemorazione dell'onorevole Casalmi, che opportunamente è stato indi-

cato come missionario della carità, e si inchina reverente e commosso dinanzi ad una altra tomba, testè inopinatamente dischiusasi, quella del senatore Stefano Perrier. Profitiamo di questo pietoso rito, che ci accomuna tutti nello stesso sentimento, per salutarlo ancora una volta.

Egli è scomparso — voi lo sapete — d'improvviso il 27 maggio, mentre tornava a Torino da Demonte, in un incidente automobilistico, sottratto dalla morte in agguato alla famiglia, che l'adorava, a noi, che avemmo devozione per lui, da lui ricambiata con infinita benevolenza, al partito, che lo aveva tra i suoi capi, al paese, per cui sempre in ogni campo e soprattutto nel tempio della medicina, ove costruì molte colonne, aveva dedicato il fervore della sua attività.

Nato a Tenda (Cuneo) il 15 ottobre 1884, fu tenente generale medico, decorato di medaglia d'argento, docente universitario di neuropatologia, vicepresidente della Federazione nazionale dell'ordine dei medici, senatore della Repubblica, rappresentante italiano in seno alla C.E.C.A. Ogni carica tenne con saggezza e con prestigio, composto, sereno, equilibrato modello di sincerità e di rettitudine, signore della bontà. Quando parlava, mi appariva sempre come un rivolo, che si gonfiava, spumeggiava un momento e poi tornava limpido e calmo. Aveva la voce piena di anima.

Fu il senatore Perrier con la sua umanità e la sua toccante delicatezza uno di quegli uomini, che dimostrano ancora possibile l'avvento di un'epoca, che rinunci all'odio per la solidarietà, che fra tante ombre e tanti cenci restano nei cuori i vivi ed i puri.

E non mi è mai parso che la politica ne avesse aggredito la docilità. Ho riportato, invece, sempre, parlandogli, la impressione che l'idea politica subisse attraverso lui come un processo di purificazione e di elevazione.

Egli non è più, e, poichè raccolse intorno a sè tanto amore, quanto ne diffuse, la sua vita continua, perchè, in questa immutabile vicenda delle passioni umane, resta un magistero.

CHIARAMELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIARAMELLO. A nome del gruppo socialista democratico e personalmente come vecchio amico e deputato della provincia di Cuneo, mi associo alla commemorazione del senatore generale Perrier.

Parlare di lui, della sua fede liberale, del suo pensiero democratico, delle sue qualità di uomo politico, di professionista intelligente

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

e profondo, della sua vita di soldato e soprattutto della sua grande umanità, dimostrata nei momenti più tragici e tremendi vissuti dal nostro paese, è per me doloroso e sublime insieme ed il passato rivive limpido e nobile illuminando la persona del caro scomparso, rendendola alta, signorile e pur forte e decisa. Quando ci siamo rivolti a lui per segnalargli qualche caso doloroso, ricordo i suoi interventi sempre pronti ed efficaci, salvando situazioni in molti casi già compromesse. Egli vestiva allora, all'inizio dell'ultima guerra, la divisa di generale medico. Si è sempre battuto per la buona causa in ogni tempo della sua vita, sia sul campo di battaglia (era decorato di medaglia d'argento al valore militare), sia in Parlamento, onorando il Parlamento, facendo il suo dovere di eletto e di italiano, dimostrando a tutti che in ogni campo, e soprattutto in quello parlamentare, si lotta e si muore al servizio del paese.

Alla desolata e gentile vedova signora Maria Casalis invio le condoglianze più vive della Camera.

JACOPONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

JACOPONI. A nome del mio gruppo mi associo alle parole di cordoglio testè pronunciate da tutti i settori di quest'aula in memoria degli scomparsi onorevole Casalini e senatore Perrier.

BIMA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIMA. A nome del gruppo della democrazia cristiana e come rappresentante di quella provincia che gli diede i natali, mi associo al cordoglio della Camera per la tragica ed immatura scomparsa del senatore Perrier.

BARDANZELLU. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARDANZELLU. È un'ora triste per i piemontesi questa, poiché abbiamo nel giro di poco tempo dovuto piangere la scomparsa di due figure che rimarranno care al nostro ricordo e al nostro cuore.

Aggiungo, a nome del partito cui mi onoro di appartenere, anche una parola di cordoglio per la scomparsa tragica del senatore Perrier, della cui amicizia e del cui affetto ho goduto per molti anni e verso il quale ho avuto sempre quella ammirazione che un soldato ha verso un soldato valoroso come fu il generale medico Perrier, quella ammirazione che un avvocato ha verso un maestro, specialmente quando egli veniva nelle aule giudiziarie come perito in molte cause difficili, nelle quali egli portava la parola della scienza scevra di ogni faziosità o di ogni sofisticazione. Ste-

fano Perrier: il galantuomo perfetto in tutti gli attimi della sua vita, il generoso cavaliere dell'idea, in tutte le sue manifestazioni, sia culturali, sia sociali, sia politiche. La sua scomparsa è veramente un dolore ed un lutto per tutti quelli che lo hanno conosciuto.

Ma la morte, sia che ci rapisca Casalini o Perrier o altri innumeri che possiamo anche in questo momento ricordare, non abbatte lo animo nostro quando le vite che trapassano all'aldilà rappresentano un esempio luminoso di coraggio, di fede e di virtù come quella del senatore Perrier.

GUGLIELMINETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUGLIELMINETTI. Di tutto cuore il gruppo socialista associa la propria parola di cordoglio alla rievocazione qui fatta dall'onorevole Colitto del senatore Perrier.

Unisco, poi, la mia parola di compianto per la scomparsa dell'amico.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo si associa alla rievocazione dell'onorevole Giulio Casalini, deputato al Parlamento, filantropo, apostolo di bene, combattente per la causa della libertà dal bisogno e dalla sofferenza come necessaria premessa alla causa della libertà politica.

Il Governo si associa con pari sentimento al ricordo del senatore Stefano Perrier, che fu combattente valoroso, maestro di scienza medica, parlamentare insigne, cittadino indimenticabile.

PRESIDENTE. La Presidenza si associa alle nobili parole che sono state pronunciate in quest'aula per la morte dell'onorevole Giulio Casalini, che fu deputato per cinque legislature, dalla XXIII alla XXVII, e fu vicepresidente della Camera durante la XXVI. Io ebbi allora l'onore di conoscerlo e di averne anche l'amicizia. Era un uomo superiore alle lotte ed alle battaglie di parte, un uomo che sapeva portare dovunque l'impeto del suo animo generoso, soprattutto di fronte alle esigenze delle classi più umili e diseredate.

La Presidenza si associa altresì alla commemorazione del senatore Stefano Perrier, caduto tragicamente mentre si era recato a compiere un altissimo dovere, come ogni cittadino italiano, quale è quello elettorale.

Interprete sicura dei sentimenti della Camera, la Presidenza farà pervenire alle due famiglie così duramente colpite l'espressione del nostro cordoglio e della nostra piena solidarietà. (*Segni di generale consentimento*).

Per il lutto di due deputati.

PRESIDENTE. Informo che in questi giorni è deceduto il marito della onorevole Erisia Gennai Tonietti, e che l'onorevole Mazzali ha perduto il padre. La Presidenza ha inviato ai due colleghi le condoglianze della Camera.

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

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

JACOPONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, quest'anno lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1956-57 presenta la cifra di lire 34.146.673.000, delle quali circa 20 miliardi riguardano le spese effettive ordinarie, 14 miliardi le spese effettive straordinarie, mentre 20 milioni si riferiscono al movimento di capitali. Rispetto al bilancio passato si ha un aumento di lire 1.327.414.000; abbiamo così fatto un altro piccolo passo in avanti in questo campo tanto importante per l'economia nazionale e per garantire ai nostri traffici una più intensa attività.

Ma, salvo questo aumento, tutte le voci del bilancio della marina mercantile somigliano come gocce d'acqua a quelle del passato bilancio.

Per altro, questa volta troviamo inserita una voce molto importante, che dobbiamo tener presente e considerare in tutti i suoi aspetti: mi riferisco alla voce che riguarda lo stanziamento di circa 7 miliardi l'anno per 10 anni onde assicurare il finanziamento della legge 17 luglio 1954, n. 522, della legge cioè riguardante le costruzioni navali, e quindi l'attività dei nostri cantieri, che tutti conosciamo con il nome di legge Tambroni.

Dobbiamo riconoscere che questa legge è servita senza dubbio agli interessi del paese e a dare lavoro a quasi tutti i cantieri d'Italia, soprattutto a quelli più importanti, poiché con essa si sono assicurate 800 o 900 mila tonnellate di naviglio mercantile da costruire nelle imprese navalmecchaniche della nostra nazione. Questa legge subirà adesso una certa modifica, che forse è necessaria, proposta dall'attuale ministro della marina mercantile, onorevole Cassiani.

Con tale legge e con tale stanziamento finanziario abbiamo raggiunto, al momento in cui parliamo, 4.293.894 tonnellate di stazza lorda di naviglio mercantile nel nostro paese,

giacché la legge n. 522 non riguarda soltanto la costruzione di navi nazionali ma anche la costruzione di navi straniere, cioè di ordinazioni che diversi paesi hanno fatto presso i nostri cantieri.

L'aver comunque raggiunto, dopo tutti i disastri della guerra, 4 milioni ed oltre 200 mila tonnellate di naviglio mercantile è senza dubbio un notevole *record*, una cosa molto importante. A voler perdere tempo, onorevoli colleghi, noi potremmo dire anche come è composto questo volume di tonnellate, se cioè le navi sono moderne, se esse corrispondono alle esigenze del traffico attuale, se sarebbe invece necessario apportarvi notevoli modifiche.

A noi, comunque, interessa per il momento che si sia raggiunto questo tonnellaggio e che in prospettiva presso il Governo, presso il Parlamento e presso quindi tutta l'attenzione del paese ci sia la necessità di aumentare, migliorare, rinnovare nel nostro naviglio mercantile, sia da carico che di linea. Dopo questa prima considerazione vi è subito un'altra di ordine sociale, ed io vorrei anzi aggiungere di ordine sindacale. Spesso e volentieri la parte avversa di questa Camera ci definisce oppositori per il piacere di fare dell'opposizione e ci dice avversari di questo o di quell'altro progetto, così, per deliberato proposito. La cosa invece è sostanzialmente diversa, giacché, quando una legge va in favore della collettività nazionale, dell'economia del paese, quando una legge corrisponde alle attese di tutte le classi produttive del nostro paese, noi non esitiamo anche pubblicamente a riconoscerlo, a dire quali ne siano i meriti, anche se poi non esitiamo a rilevarne i difetti.

In questo momento desidero sottolineare una cosa di importanza preponderante. Se noi abbiamo raggiunto questo tonnellaggio, come ora vi dicevo, abbastanza elevato, ciò vuol dire che nell'attività dei traffici siamo in pieno sviluppo, e una attività di traffico consente a chi la esercita guadagni non indifferenti, anzi abbastanza notevoli, come chiaramente appare dall'esame di dati statistici precisi, di fonte non sospetta, almeno per gli uomini di Governo e per gli uomini di parte avversa al nostro gruppo politico, essendo dati che provengono dalle stesse società armatoriali e che quindi si presuppone siano esatti.

Esistono due forme di armamento nel nostro paese: quello libero, di libera iniziativa, privato; e quello sovvenzionato, ossia le società di preminente interesse nazionale.

Se noi esaminiamo il bilancio, ad esempio, della Finmare, cioè delle società di preminente

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

interesse nazionale, troviamo che proprio nel 1955 queste società hanno raggiunto di noli ben 70 miliardi, cosa che senza dubbio fa piacere a tutti noi e al paese, perché vuol dire che i passeggeri, coloro che vogliono traversare le vie dell'oceano o degli altri mari internazionali, accettano volentieri la nostra bandiera e di viaggiare sulle nostre navi; sta a dimostrare, quindi, che le nostre navi sono abbastanza moderne e sono in condizione di sopportare la concorrenza delle altre bandiere della marina internazionale. Ma il guadagno di 70 miliardi, cioè la realizzazione di 70 miliardi di noli nel 1955 è l'aspetto di quello che guadagna questa industria delle vie del mare, dei traffici marittimi. Basta dare uno sguardo alle stesse cifre e alle elencazioni fornite dal gruppo della Finmare.

Le società del gruppo Finmare, come risulta dai dati resi ufficialmente noti in questi giorni, nel corso dell'anno 1955 hanno battuto ogni primato nei rispettivi settori di traffico, superando i già notevoli risultati degli anni precedenti. La cifra più significativa è, come di consueto, fornita dai ricavi in noli, i quali, nello spazio di un anno, sono aumentati del 13 per cento. Infatti, mentre nel 1954 erano stati realizzati noli per un totale di 62 miliardi e 590 milioni, nel 1955 i noli sono saliti a 70 miliardi e 907 milioni, per circa il 70 per cento rappresentati da valuta estera. La cifra appare ancora più considerevole sol che si tenga presente che due anni prima i ricavi in noli erano stati di 56 miliardi e 696 milioni, mentre nel 1950 avevano appena oltrepassato i 40 miliardi e mezzo. Dei 70 miliardi e 907 milioni incassati nel 1955, 44 miliardi e 254 milioni rappresentano noli passeggeri e 25 miliardi e 126 milioni noli merci, rispetto al 1954 si è avuto un incremento dell'11 per cento nei noli passeggeri e del 19 per cento nei noli merci. Complessivamente si è avuto nel 1955 un aumento di un miliardo e 305.507 passeggeri con un incremento di 81.322 passeggeri rispetto al 1954, che aveva registrato un movimento di un miliardo e 224.175 unità, e via discorrendo.

Poi vi sono le percentuali.

Questo primo dato è un riferimento esatto del come è servita la marina mercantile italiana. Si parla di noli, quindi delle società sovvenzionate, mentre il libero armamento non si pronuncia così apertamente, non dà le sue cifre in pasto all'opinione pubblica, e questo lo si comprende, lo fanno, del resto, tutte le società private. Però noi abbiamo un riferimento che è significativo, quello cioè dell'armamento libero genovese, che allo stato

attuale delle cose ha realizzato di suo possesso 1.727.711 tonnellate di stazza lorda. Ciò sta a dimostrare che è in piena efficienza anche quella attività.

Domando a tutti i colleghi competenti in materia: perché passeggeri di ogni nazione, esportatori e importatori di ogni parte del mondo preferiscono così spesso, come le cifre testè lette dimostrano, servirsi delle nostre navi, sia per viaggiare attraverso gli oceani, sia per importare ed esportare prodotti di ogni genere? Perché la marina mercantile del nostro paese, ad onore della nostra nazione, è composta di elementali molto seri e molto disciplinati, professionalmente capaci, che non danno adito a grossi inconvenienti o disgrazie particolarmente gravi, ma danno anzi sicurezza e garanzia, a chi si serve del nostro naviglio da carico o da passeggeri, di poter arrivare o partire con piena soddisfazione.

Però, se si tien conto che la marina mercantile e i suoi uomini — dallo stato maggiore e dai sottufficiali alla bassa forza — hanno così grandi meriti verso il paese, come mai chi dovrebbe avere il dovere di considerare e di rispettare questi meriti non lo adempie?

Ho letto recentemente un pregevole studio — *L'Italia sul mare* — del comandante Mosti, direttore generale della marina mercantile, nel quale è detto che attualmente le forze dei lavoratori del mare di ogni grado e di ogni categoria hanno raggiunto nel nostro paese le 81 mila unità, delle quali 76 mila sono composte di elementi della bassa forza. Ora, il comandante Mosti, uomo intelligente, profondo conoscitore dei problemi del mare e dell'economia marittima, è un alto funzionario dello Stato e non può quindi fare della politica o del sindacalismo. Si limita, perciò, a denunciare questo stato di fatto: che si è raggiunta nel nostro paese una cifra così alta di lavoratori del mare perché si sono ammessi alle nuove matricole migliaia e migliaia di giovani. E non parla, per esempio, della immissione nella marina mercantile delle migliaia e migliaia di elementi provenienti dalla marina militare, che nulla hanno a che vedere con la marina mercantile. Ma è evidente che questa politica di immissione delle nuove matricole bisogna farla, perché, al raggiungimento dei limiti di età, la gente lascia il posto, crea il vuoto nella così pregiata categoria dei lavoratori del mare. E, se i giovani non si preparassero e non si istruissero per tempo, i pregi della categoria dei lavoratori del mare del nostro paese presto scomparirebbero.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

Bisogna quindi mettere il dito sulla vera piaga e vedere perché il numero dei lavoratori del mare è divenuto così ingente e, di conseguenza, così ingente è la disoccupazione in questa importante categoria.

Vorrei, dunque, chiedere: noi abbiamo un'attività considerevole e molto redditizia, quella dei traffici marittimi, che dà possibilità di enormi guadagni alle società sovvenzionate e, particolarmente, all'armamento libero; ma perché, mentre si è così attivi in questo settore, vi è una così forte disoccupazione nella categoria?

Il problema deve essere esaminato nel suo vero aspetto e occorre che il Ministero della marina mercantile lo esamini dal punto di vista sociale. Per chi non lo sapesse, una industria rappresentata da una nave *Liberty* di 10 mila tonnellate, con gli attuali noli (ed anche con quelli passati), ha un guadagno netto di circa 50 milioni al mese, nonostante si tratti di navi pagate «sette palanche», per dirla alla livornese.

Ebbene, onorevoli colleghi, questa industria che procura così favolosi guadagni occupa non più di 35-36 persone a bordo e tutti gli sforzi fatti dalla Federazione dei lavoratori del mare per far aumentare questo numero, onde decongestionare l'ingente manodopera disoccupata, sono stati inutili. Naturalmente il comandante Mosti non ha detto queste cose, forse per paura di perdere il suo posto di alto funzionario del Ministero, ma noi le dobbiamo dire e i responsabili della politica marinara italiana devono riconoscere l'esattezza della nostra denuncia. Tutti i lavoratori del mare, siano essi ufficiali o appartengano alla bassa forza, non hanno mai la possibilità di dormire otto ore durante la notte, o, se l'hanno, vuol dire che sono ammalati ed in questo caso i colleghi debbono sobbarcarsi ad un maggior lavoro e quindi pagare la degenza dell'infermo con una più prolungata veglia.

Un paese civile e democratico non può non guardare con occhio più benigno a questa categoria di lavoratori che procurano così favolosi guadagni alle società armatoriali libere o sovvenzionate. Non si può assistere passivamente allo spettacolo di tanta gente che vive la sua giornata sulle banchine, con le mani penzoloni, in attesa del turno di imbarco.

Occorre fare qualche cosa per i disoccupati onde procurar loro lavoro, e per coloro che lavorano, per migliorare le loro condizioni di lavoro. Quasi tutte le categorie ormai, quelle statali, quelle dell'industria e perfino quelle contadine, hanno diritto alle ferie annuali. Solo i lavoratori del mare non hanno questo

diritto, per cui, se hanno la fortuna di lavorare, devono vivere quasi tutto l'anno lontani dalla famiglia, rivedendo solo di tanto in tanto la moglie ed i figlioli, trovando quest'ultimi ogni volta più grandicelli, senza potersi concedere la gioia della loro compagnia; oppure devono pagare questa gioia con la miseria più nera conseguente alla disoccupazione.

Dobbiamo dunque fare in modo di indurre a più saggi consigli coloro che attraverso i milioni, anzi i miliardi, spesi dalla Liberazione ad oggi con il traffico marittimo hanno guadagnato immense fortune. Occorrono quindi appositi provvedimenti legislativi per assicurare a questi lavoratori quei diritti sociali che altre categorie hanno già ottenuto. O invece occorrerà che i lavoratori del mare incrocino le braccia, si mettano in continua agitazione, fermino le navi, a detrimento del buon nome della bandiera italiana? Io credo sia meglio ricorrere a quei provvedimenti che vadano incontro alle giuste esigenze della categoria.

E vorrei fare un'altra considerazione. In ogni stabilimento, in base alle leggi e agli accordi confederali, esiste una commissione interna. Nelle città esistono inoltre i sindacati locali, la federazione nazionale di categoria, la camera del lavoro locale e provinciale; e vi sono poi le rispettive confederazioni generali del lavoro. I marittimi, invece, sono abbandonati completamente a se stessi. Per esempio, il povero mozzo, qualora subisca un'ingiustizia a bordo, come potrà avere il coraggio, lui semianalfabeta, di reclamare presso il comandante il rispetto di un diritto violato?

Sarebbe bene, dunque, che venisse istituita la commissione interna di bordo. Questa è più necessaria su una nave che negli stabilimenti. Gli operai delle città possono rivolgersi agli avvocati e alle autorità competenti; i marittimi non si possono rivolgere a nessuno. Queste commissioni di bordo, una volta riconosciute, potranno provvedere a riparare le ingiustizie eventualmente commesse. Mi auguro pertanto che il ministro della marina mercantile prenda posizione su tale questione.

E vorrei fare un riferimento alle famose navi dette «con bandiere ombra», le navi delle repubbliche della Liberia e del Panama. È un eufemismo chiamarle «bandiere ombra»; io le chiamerei «bandiere nere»: bandiere della pirateria, assai peggiori e meno nobili di quelle di cui narrava immaginosamente Emilio Salgari nei suoi romanzi. Queste navi, che stanno realizzando guadagni incalcolabili, stanno ormai invadendo quasi tutti i porti del mondo. Non si sa chi siano i padroni: si chiamano «panamensi» o «li-

banesi » ; fanno il contratto di bordo peggiore di tutti ; imbarcano chiunque, con libretto o senza libretto, approfittano della disoccupazione della gente del mare per ingaggiarla con forme quasi negriere. E lo Stato non interviene.

In genere, in ogni nazione noi abbiamo armatori caratisti soci o padroni di queste navi con « bandiere ombra ». Sono armatori connazionali che fanno viaggiare le loro navi con equipaggi del nostro paese, che trasportano passeggeri o mercanzie del nostro paese, però non sborsano la valuta pregiata straniera che compete loro di fare per legge, e non applicano i contratti, perché si servono di paesi quali la Liberia e il Panama dove i salari sono rimasti all'epoca feudale. Sono armatori stranieri, sono bandiere straniere che continuano a navigare in danno dei nostri traffici, della nostra marina, e quindi della nostra gente.

Bisogna che questo stato di cose cessi. Sentite che cosa dice sir William Graffield Curry, presidente della *Peninsular Oriental* (una forte compagnia di navigazione inglese : « La questione delle bandiere di comodo della Liberia, del Panama e di certi altri paesi è divenuta una cosa grave per l'armamento britannico che non può essere presa alla leggera. I paesi in questione hanno una realtà marittima, ma si contentano di offrire agli armatori di altri paesi l'esonero virtuale da qualsiasi imposizione fiscale e da controlli di qualsiasi genere. Quando sopraggiungerà la crisi le compagnie di navigazione si troveranno a mal partito nel fare la concorrenza a coloro che sono sempre capaci di ridurre i loro noli grazie al fatto che essi sfuggono alle imposte, agli oneri sociali e ad altre spese di questo genere ».

Sottolineando che le flotte petrolifere naviganti sotto le « bandiere ombra » occupano già il terzo posto nel mondo dopo gli Stati Uniti e l'Inghilterra, sir William espresse l'avviso che « allorché i fatti saranno conosciuti sarà forse giunto per il governo il momento di agire ». « La situazione è divenuta talmente intollerabile che devono essere prese misure atte a porvi fine » — conclude sir William.

E noi in Italia a questo proposito non abbiamo detto ancora niente, mentre sappiamo quanto è stato fatto su larga scala dalle famose bandiere del Panama e della Liberia e come si speculi su questo stato di cose !

Occorre prendere posizione contro questi pirati della finanza e dell'economia del nostro paese, perchè dobbiamo denunciare avvoltoi

e pirati, se veramente siamo un paese democratico e repubblicano. Bisogna prendere posizione contro questa gente poichè il traffico dei noli consente già larghi guadagni, sì che non hanno bisogno di ricorrere a simili sotterfugi per arricchirsi maggiormente e tenere più schiavi gli stessi lavoratori del mare.

Dovrei parlare dei lavoratori della pesca, ma con maggiore autorità e competenza lo hanno fatto colleghi di ogni settore.

Rammerò, invece, all'onorevole ministro una questione che ormai è sentita dalla stragrande maggioranza dei lavoratori del mare, già da lungo tempo ed anche recentemente in quiescenza.

Ricordiamo quanto l'attuale ministro della marina mercantile disse allorché si insediò al palazzo della Minerva, ricordiamo con quanto calore questo avvenimento fu salutato dai vecchi pensionati, da quelli della previdenza marinara, perchè nelle sue dichiarazioni ebbe a dire che uno dei suoi primi atti sarebbe stato quello di rivedere la legge concernente la previdenza marinara, la legge del 25 luglio 1952, n. 915.

Vi è una correzione da apportare all'articolo 2 della legge originaria, là dove si prevede che annualmente si farà la revisione del sistema delle pensioni non solo per i marittimi, ma anche per i dipendenti delle società di navigazione. L'articolo 27 di quella legge dice che entro due anni deve essere fatta la revisione del sistema di pensione. Sono passati quattro anni da quando la legge è stata varata, e la revisione non si è ancora fatta.

Ora noi dobbiamo chiederci se si può continuare ad andare avanti di questo passo, privando di un diritto lavoratori che hanno dato il meglio della loro vita affinché i traffici del nostro paese fossero costantemente assicurati e affinché i signori armatori incamerassero centinaia di milioni, o se invece è giusto che si riveda la situazione di questa gente.

Noi sappiamo che attualmente i contributi per la previdenza marinara sono pagati per una parte dagli armatori e per l'altra dai marittimi. Questi ultimi, coi loro magri salari, con il loro carico di famiglia, con tutto il disagio della loro vita, pagano lo stesso contributo del signor armatore, il quale, come ho detto prima, con una vecchia nave *Liberty* riesce a realizzare un utile di circa 50 milioni al mese.

È evidente che questi contributi paritetici rappresentano una ingiustizia colossale ai danni di una categoria tanto meritevole del nostro paese.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

D'altra parte, noi denunciavamo il fatto che i lavoratori del mare andati in pensione nel 1945, dopo 15 o 20 anni di navigazione, per un difetto, per una stortura della legge sulla previdenza marinara, non hanno diritto a niente. Ma insomma, in quale paese viviamo? Viviamo nella giungla? Non so come sia possibile negare una giusta pensione a chi ha dato 15 anni di attività sul mare, in una vita pericolosa, piena di disagi e di ogni sorta di sofferenze.

Dobbiamo per forza rivedere subito questo problema, e occorre quindi che il ministro riveda tutto il sistema della previdenza marinara, quale risulta dalla legge, e come ha già promesso.

Inoltre, occorre anche rivalutare queste pensioni, perchè non si può dire che l'attuale costo della vita sia eguale a quello del momento in cui fu votata la legge. Giustizia sociale vuole che si rivalutino le pensioni al livello del costo della vita.

D'altro canto, noi constatiamo che lo Stato, da un certo periodo di tempo ad oggi, non sborsa niente in favore della previdenza marinara: chi la sostiene, come ho detto, sono in misura paritetica i lavoratori del mare e gli armatori. Bisogna quindi rivedere questa legge, tanto più che la legge 26 ottobre 1949, n. 1996, dice che le pensioni dei marittimi debbono essere eguali al trattamento del pari grado imbarcato. Ora, noi siamo molto distanti da un trattamento di questo genere, e veniamo quindi meno a quelli che sono i postulati della legge.

Spero che nella sua risposta l'onorevole ministro esprimerà in proposito il suo pensiero, perchè i lavoratori del mare, di ogni regione, ci assillano, ci tempestano di lettere, di telegrammi, di suppliche, ci domandano un intervento deciso in questo senso, perchè hanno assoluto bisogno di essere sollevati dalle condizioni di miseria in cui versano.

Vorrei, ora, aggiungere qualche osservazione nei confronti della relazione dell'onorevole Bima. L'onorevole relatore, tenuto conto di una serie di circostanze, ha fatto, direi, tutto quello che poteva fare. Tuttavia, devo osservare che la relazione al bilancio della marina mercantile, verte tutta su questi due punti: è uno studio sulle società di preminente interesse nazionale e sulle compagnie di navigazione sovvenzionate. Oltre questi aspetti della questione, non ne vengono toccati altri. Quindi, è inutile stare ad esaminare in particolare, la relazione dell'onorevole Bima, quando essa ignora altri e gravi problemi che riguardano la marina mercantile, la situazione dei porti

italiani. Noi avremmo voluto che la relazione avesse affrontato tutti i problemi concernenti la situazione in cui versano i porti italiani, al fine di dare anche il nostro giudizio. La relazione, invece, si limita a fornire soltanto delle cifre che riguardano i sopradescritti settori della marina mercantile. La relazione fa conoscere che le sovvenzioni alle società marittime fin al 1937 ammontavano a 427 milioni, mentre nel 1954 esse erano giunte a ben 23 miliardi. Ora, tali sovvenzioni, fortunatamente, sarebbero in fase decrescente; tuttavia, onorevoli colleghi, si tratta sempre di molti miliardi. L'onorevole Medici, a questo proposito ha detto che se non si dessero annualmente 25 miliardi a queste società, se non si sottraessero allo Stato queste ingenti somme, noi saremmo in grado di finanziare la legge a favore dei pescatori o quella a favore delle zone depresse di montagna. Non mi sembra questo un ragionamento sensato, un ragionamento logico, perchè, riportandomi a quanto dicevo poc'anzi, indipendentemente dal fatto se questi 25 miliardi vengono concessi giustamente o ingiustamente, se esiste una legge che tutela i diritti da tempo maturati dei lavoratori della pesca, questa legge deve essere applicata.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
RAPELLI

JACOPONI. Ho ascoltato il discorso dell'onorevole Bettinotti, specie per la parte che riguarda la cooperativa Garibaldi. L'onorevole Bettinotti ha detto cose assai gravi sulla gestione della « Garibaldi ». Noi avremmo voluto sentire che, mentre lo Stato eroga 25 miliardi alle società marittime di preminente interesse nazionale, nello stesso tempo viene incontro anche alle necessità delle cooperative marittime come la « Garibaldi » che nel nostro paese ha conquistato grandi meriti durante la guerra, assicurando alla patria indispensabili servizi, per cui ha avuto quasi tutte le sue navi silurate o perdute in altre azioni di guerra.

Accanto alle vecchie e nuove critiche che vengono rivolte agli amministratori della « Garibaldi » avremmo voluto sentire quale opera di incitamento e di incoraggiamento ha avuto la cooperativa « Garibaldi ». L'onorevole Bettinotti invece ha detto che l'attuale commissario straordinario comandante Rosasco ha trovato delle piaghe così profonde in seno alla cooperativa che quanto prima emetterà un severo giudizio. Noi, onorevole ministro — e questo è di pertinenza anche del Ministero del lavoro e della previdenza sociale — attendiamo

le risultanze dell'opera compiuta dal commissario straordinario. Se è vero che si è male amministrato, che si è rubato, che si è frodato, che ci si è impossessati di soldi della povera gente, allora il commissario dovrà dirlo chiaramente; se vi sono delle responsabilità, queste debbono essere messe in luce. Ma, nello stesso tempo, noi affermiamo che una cooperativa che ha tanta gloria, tanti meriti rispetto al paese, ad ogni classe sociale, deve essere salvata ad ogni costo e deve essere tenuta in grande considerazione da tutti i buoni italiani.

Mi permetterò ora di dire qualche cosa sulla questione dei porti. Noi, come federazione dei lavoratori dei porti, abbiamo in questi giorni presentato una serie di rivendicazioni al Ministero della marina mercantile. Siamo certi che i servizi di palazzo Minerva, il ministro, il sottosegretario onorevole Terranova, prenderanno in esame tali rivendicazioni. Abbiamo la convinzione che esse, poichè sono legittime, saranno prese in considerazione e diventeranno agenti attivi per il riconoscimento dei diritti della categoria dei lavoratori dei porti.

Vi è un'altra questione che desidero porre al ministro della marina mercantile. Vogliamo domandargli se il Ministero stesso è disposto o no a far rispettare i diritti delle compagnie portuali e mantenere l'integralità conferita loro per legge. Noi assistiamo ora al fatto che con un editto oggi, con una legge domani, con un provvedimento ora di carattere amministrativo ora di carattere autoritario, si cerca mano a mano di sbriciolare le compagnie portuali. Si cominciò con l'avventura di porto Marghera, che ha finito per rovinare i traffici del vero porto di Venezia (i cui lavoratori guadagnano meno di tutti ed hanno meno lavoro dei loro colleghi degli altri porti principali d'Italia); poi sorse la questione del centro sbarchi di Livorno, poi di quello di Bagnoli poi dello Sci di Cornigliano; quindi si tentò l'operazione di vasta mole della Compagnia ramo industriale di Genova che costrinse i lavoratori del porto della stessa città a 120-130 giorni di sciopero, cui dettero la loro solidarietà i lavoratori di quasi tutti gli altri porti d'Italia. Di fronte a questi fatti, ci rendiamo conto che con un colpo oggi e uno domani, pian piano, le compagnie portuali vengono esautorate e i loro diritti, sanciti da una legge, ridotti.

Infine v'è la questione del famoso combustibile liquido, di cui stamane, molto autorevolmente e con nitida precisione, ha parlato l'onorevole Troisi. Che cosa avviene? Av-

viene che il combustibile solido è in continua discesa in quasi tutti i porti, essendo sostituito dal combustibile liquido. A Livorno, per esempio, signor ministro, giungono ogni giorno navi cariche di petrolio, vanno allo stabilimento « Stanic », dove il personale dello stesso innesta le manichette: così una nave si sbarca in 24 ore e nulla hanno da fare i lavoratori portuali, nè gli operatori marittimi, nè gli agenti marittimi, nè gli spedizionieri. È lo stabilimento che fa da sè, e può farlo dato che i poveri azionisti delle grandi imprese regalano la benzina facendola pagare appena 136 lire il litro!

I lavoratori sono stati arbitrariamente privati di un diritto che fu loro riconosciuto persino durante il ventennio fascista; durante i venti anni del regime di Benito Mussolini, infatti, i lavoratori portuali andavano negli stabilimenti petroliferi e nelle raffinerie ad innestare ed a disinnestare le manichette, percependo i loro emolumenti. Per la quiescenza gli stabilimenti versavano una somma che veniva accantonata. Oggi, invece, i lavoratori non solo non hanno più questo lavoro, ma non godono neppure delle rivalse che sono necessarie per le spese generali, nonché per provvedere alla pensione ed all'assistenza. Sono due o tre anni che i lavoratori portuali insistono affinché questo diritto sia ripristinato. Non credo che se ad ogni petroliera di 14-15 mila tonnellate saranno adibiti 4 o 5 portuali, gli azionisti di questi grandi monopoli saranno costretti a pernottare sotto i ponti o a recarsi all'E.C.A. per mangiare!

Confidiamo che il prossimo comitato centrale ministeriale dei porti, sotto la presidenza dell'onorevole ministro, voglia prendere in esame questo problema e risolverlo una volta per sempre, senza di che — ci duole dirlo — i lavoratori portuali saranno costretti ad intervenire con ogni mezzo a loro disposizione per far sì che questo diritto sia ripristinato.

Ma vi è un altro problema più grave, che in questo momento riguarda Livorno e che domani potrà interessare altri porti. L'associazione degli industriali di Livorno ha escogitato, come se fosse un toccasana, la storia dell'autonomia funzionale del porto industriale di Livorno. A chi non riuscisse ad afferrare questa formula dirò più semplicemente che l'associazione degli industriali di Livorno e della provincia domanda che d'ora in poi gli stabilimenti industriali che sono nel porto industriale di Livorno, e quelli che vi saranno installati, siano serviti dalle stesse maestranze dello stabilimento senza più avvalersi della manodopera delle compagnie portuali. A

Livorno abbiamo la « Genepesca », il « Pibigas », il « Litopone », (e ieri avevamo la *Raminosa*), nonché molte altre piccole industrie. Secondo il desiderio dei signori industriali, i lavoratori portuali dovrebbero abbandonare il posto che occupano da dozzine di anni e permettere ai signori industriali di svolgere questo lavoro con le maestranze dei loro cantieri o con uomini scelti arbitrariamente. Così, per esempio, fa il marchese Paltrinieri al pontile di Cecina, il quale ogni volta che deve imbarcare 15-20 tonnellate di laterizi ingaggia delle povere donne e dà loro 500 lire al giorno, senza alcuna forma di previdenza o di assicurazione. Queste poverette, pressate dal bisogno, scaricano o caricano mattoni per una intera giornata per la misera somma di 500 lire. Noi affermiamo che il fatto di rendere liberi di agire come vogliono i signori industriali non può essere tollerato né a Livorno né altrove.

Ci dispiace che l'onorevole Tambroni, venuto a Livorno per tenervi un comizio elettorale, prendendo la parola abbia sposato la causa degli industriali affermando che essi hanno ragione e che i lavoratori del porto possono senz'altro abbandonare questo loro diritto. Una persona dotata di un minimo di discernimento, prima di esprimere il suo parere a favore di una richiesta degli industriali, avrebbe dovuto — soprattutto se si tratta di un rappresentante del Governo — udire le due parti, partecipare ad una riunione, ascoltare i *pro* ed i *contra* e dare quindi un giudizio molto più sereno e non così avventato, soprattutto in periodo elettorale.

Noi confidiamo che l'onorevole Cassiani ed i servizi del Ministero della marina mercantile non saranno di questa opinione. Perché se il toccasana della situazione è l'autonomia funzionale nei porti industriali, allora perché non la introduciamo a Bari, a Palermo, a Messina, in tutti i porti d'Italia, così da avere prosperità e floridezza, in quanto gli industriali di Livorno dicono che se i lavoratori portuali abbandoneranno questo loro diritto si porterà tanta industria a Livorno che darà lavoro a 20-25 persone? Ma se ci sono queste belle possibilità nel nostro paese perché non le promuoviamo per tutte le città marittime d'Italia e perché si sono attesi nientemeno dieci anni? Noi abbiamo risposto che cambiali in bianco non ne firmeremo mai, ma che con ogni industria che verrà nel porto industriale di Livorno la compagnia portuale è pronta a discutere l'avvio della manodopera, il costo tariffario, le rese e via discorrendo, caso per caso, disposta anche a fare il lavoro allo stesso prezzo che

farebbero le organizzazioni che gli industriali vorrebbero creare. Ma essi insistono sulla necessità che la compagnia portuale abdichi fin da ora i suoi diritti, prima ancora cioè di conoscere l'importanza dell'industria che potrebbe stabilirsi a Livorno.

È noto che la legge distingue tra l'operazione a terra e quella in mare. Tutto ciò che avviene nel demanio marittimo secondo l'articolo 110 del codice della navigazione della marina mercantile è di competenza delle compagnie portuali. Ma gli industriali pretendono invece che sia il lavoro di terra sia quello di mare, sia il lavoro di facchinaggio sia quello di traggio vengano fatti dal personale alle loro dipendenze. Purtroppo è naturale che in una città come Livorno dove su 140-150 mila abitanti vi sono 13 o 14 mila disoccupati, si trovi gente che corre per le mille lire: di qui agitazioni e conflitti di carattere sociale, che devono essere evitati, anche perché le compagnie portuali devono mantenere i loro diritti.

Accedere all'idea di menomare i diritti delle compagnie portuali significa non capire che cosa esse sono, e noi invitiamo coloro che non sono d'accordo con noi a ricordare che cosa erano i porti prima che le compagnie portuali esistessero. Molti di voi avranno veduto il film *Fronte del porto*, dove sono svelati i retroscena della vita portuale di New York. Ma quella è roba da ridere al confronto delle camorre, dei furti e dei delitti che avvenivano avanti che fossero costituite le compagnie portuali. Esse sono oggi un elemento essenziale di garanzia, sia per la manipolazione delle merci sia per la elevazione professionale dei lavoratori dei porti; basti dire che il porto di Livorno è citato come uno dei porti del mondo dove si ruba meno, e questo perché la compagnia portuale controlla i suoi dipendenti, così che se alcuno commette una infrazione gli viene ritirata la tessera e viene mandato via dal porto.

Ma i signori industriali, cui forse non vanno ancora bene abbastanza gli affari, che forse non guadagnano ancora quanto vorrebbero, pretendono di ritornare alle antiche cricche di camorra, di mafia, di prepotenza, di sopraffazione. Questo però non può essere consentito ed ogni tentativo in tal senso chiamerebbe i lavoratori ad una seria lotta.

Noi ci auguriamo che il ministro della marina mercantile, che è tanto atteso a Livorno per una visita al nostro porto, prima di pronunciarsi esamini con equità la questione e sappia dire di no a questi signori; che dalla fine della guerra ad oggi, caro collega Lucchesi, tu sai quanto hanno guadagnato: sono giunti

a Livorno che avevano le scarpe legate col giunco, ed oggi sono padroni di palazzi e di automobili, di ville e di fattorie, mentre i lavoratori portuali sono pieni di debiti e di miseria, ed hanno sempre lavorato. Si dia dunque giustizia a chi la merita, invece di favorire persone che meriterebbero ben altro trattamento.

Un'altra questione, di cui sono certamente a conoscenza tanto l'onorevole ministro come il sottosegretario Terranova ed i competenti uffici di piazza della Minerva: i lavoratori portuali di Livorno, unitamente agli agenti marittimi ed agli spedizionieri versano sul loro salario settimanale il 3 per cento. Quindi ogni settimana dalla paga del lavoratore portuale viene detratto il 3 per cento; e sapete per quale ragione? Perché dobbiamo pagare la costruzione della « casa del portuale ». Un 3 per cento lo pagano i lavoratori, un altro 3 per cento lo paga il commercio, non i signori agenti marittimi e gli spedizionieri. Lo paga il commercio, dicevo, e quindi lo paghiamo tutti perché questa percentuale incide sui costi del traffico nazionale.

Si è costruita la « casa del portuale », che rappresenta un'opera veramente meravigliosa e quanto mai necessaria alla città di Livorno. Essa raccoglie i lavoratori provenienti sia dal porto di Livorno marittima che dall'altro porto detto « barriera ». Questi lavoratori, spesso assai sporchi per il lavoro fatto, provenienti talvolta da navi sulle quali hanno lavorato a scaricare mercanzie che possono anche essere portatrici di infezioni, anziché entrare in città, mischiarsi alla gente sui filibus e per le vie, si recano nella « casa del portuale » dove possono lavarsi. In essa esistono anche luoghi di ricreazione, il bar e tutto quanto è necessario per la elevazione morale, sociale e professionale di una categoria che dobbiamo sempre disciplinare e perfezionare onde renderla più rispondente agli interessi della nazione.

Questo immenso palazzo che accoglie la « casa del portuale » fa onore, come dicevo, alla città di Livorno, al Ministero della marina mercantile, agli stessi lavoratori portuali. Però nella « casa del portuale » esiste anche una sala cinematografica: ebbene, da ben 4 anni si combatte per aprirla, senza riuscirvi. Anzi, il questore di Livorno, commendator Marzano, disse al costruttore, ingegner Salghetti, che se continuava la costruzione della sala lo avrebbe messo in prigione.

Mentre i lavoratori con il sacrificio del loro salario costruiscono delle cose belle, riscuono a creare un'opera che dovrebbe essere

incoraggiata, si nega l'autorizzazione ad aprire questa sala. Dirò di più: da un lato l'onorevole Tambroni, come ministro della marina mercantile, ci fa prestare 30 milioni per ultimare i servizi sanitari della « casa del portuale »; dall'altro l'onorevole Andreotti, ministro delle finanze, ci ingiunge di pagare 52 milioni altrimenti ci chiude o ci sequestra il palazzo. Eppure si tratta di uomini che fanno parte dello stesso Governo, benché a capo di due diversi dicasteri. Del resto anche in un pregevole studio dell'onorevole Troisi sui problemi dell'economia marittima, che io ho letto, si afferma la necessità della creazione di « case del portuale » per permettere ai lavoratori portuali di elevarsi.

Ora è chiaro, onorevole ministro, che tale arbitrio deve finire. La creazione di questa bella opera merita un encomio solenne, non certo i rabbuffi di un ministero che ci nega l'autorizzazione ad aprire la sala cinematografica. D'altra parte, se non abbiamo la possibilità di introiti, come possiamo mantenere in efficienza la casa del portuale? Volevamo istituirci l'ambulatorio ed il pronto soccorso, ma non possiamo far niente se non ci viene concessa la predetta autorizzazione. Pertanto ancora una volta rinnoviamo l'istanza al Ministero della marina mercantile ed al ministro in persona perché si provveda ad ultimare quest'opera.

Infine, per concludere, desidero richiamare l'attenzione su una questione molto importante. Essa non è di pertinenza diretta del Ministero della marina mercantile, bensì di quello dei lavori pubblici; ma la marina mercantile è una voce molto autorevole a questo proposito: si tratta della necessità di sviluppare le attrezzature meccaniche in ogni porto. Per chi non lo sapesse, quasi tutte le navi provenienti dal nord America, soprattutto cariche di rifiuti, vengono oggi con contratti di scarico di 3.000 tonnellate al giorno. Immaginate pertanto che nei porti di Livorno, di Napoli, di Venezia, di Siracusa o in altri della nostra penisola giungano contemporaneamente due di queste navi, con la rata a 3 mila tonnellate al giorno. Noi dovremmo in questo caso scaricare in un giorno contemporaneamente 6 mila tonnellate di merce, giacché se una nave ritarda un solo giorno, la compagnia portuale è tenuta a pagare per penalità circa 800-900 mila lire e allora invece di pagare i lavoratori dovremmo pagare la penalità.

È invece possibile sopperire all'esigenza del traffico moderno in misura che si sviluppano le attrezzature meccaniche. Bisogna farlo; non già per concorrenza tra porto e porto,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

concorrenza che non è molto piacevole, poichè è evidente che quando un porto eleva il proprio traffico lo fa a spese degli altri porti, ma soprattutto per la concorrenza con i porti stranieri, sotto il quale aspetto il problema è di valore economico e sociale considerevole.

Occorre, quindi, che il Ministero della marina mercantile intervenga richiamando i lavori pubblici acciocchè siano stanziati le cifre necessarie perchè queste opere si edificino. Livorno che, ad esempio, deve ancora avere i tre quarti delle somme per la ricostruzione rispetto a tutti gli altri porti, non riceve ogni volta che 50 o 100 milioni e non più di tanto. Ogni volta che dovrebbero venire navi passeggeri con turisti per visitare la città, queste navi non possono fermarsi perchè non abbiamo attrezzature e allora i passeggeri debbono sbarcare in Ispagna o altrove e venire da noi con altri mezzi.

Sono dunque problemi vitali per il nostro paese. I lavoratori portuali, i lavoratori del mare, signor ministro, sono sempre disposti a dare tutta la loro collaborazione alla risoluzione di questi problemi, alla risoluzione delle questioni di loro competenza. Ed abbiamo, del resto, l'onore e la fierezza di dire che nei nostri porti sino ad oggi, nonostante certe deficienze e certe scarsezze, non si è mai mandata una nave « controstallie », ma si è sempre scaricato secondo tempo di *record* ed anzi con molte ore di vantaggio, permettendo agli armatori o alle ferrovie dello Stato, che son cosa nostra, di realizzare sui *despatch money* delle somme non indifferenti.

Valutate queste cose, onorevoli colleghi; e voi Ministero della marina mercantile, signor ministro, signor sottosegretario, prendete in serio esame questi problemi, i quali non sono a favore di un partito o di una singola categoria, ma sono a favore di tutto il nostro paese. (*Applausi a sinistra*).

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

DUCCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il bilancio della marina mercantile e la sua discussione meritano quest'anno una particolare attenzione e anche se questa gli viene negata dall'Assemblea, ciò non significa che essa non sia viva nell'opinione pubblica, la quale, malgrado il disinteresse dimostrato per questo importantissimo settore da tanti governi, si va ormai facendo una coscienza marinara e apprende quanto i traffici marittimi incidano sulla vita economica della nazione.

Il bilancio in sè e per sè, pur presentando dei motivi e dei tempi di rilevante interesse di discussione, più che altro assolve al suo

compito di esprimere con cifre amministrative la vita burocratica di questo importante dicastero.

Le ragioni della particolare attenzione cui ho fatto cenno nascono da altri motivi. Primo fatto importante è che quest'anno si può, per la prima volta, calcolare quali sono gli effetti della legge n. 522, chiamata comunemente « legge Tambroni ». Il secondo motivo di particolare interesse è che quest'anno scadono le convenzioni ventennali per le cosiddette società di « P.I.N. », cioè di preminente interesse nazionale e si deve procedere al loro rinnovo. Terzo motivo importante è il credito navale che deve trovare una soluzione, una sistemazione definitiva.

A questi tre temi di importanza particolare si aggiungono purtroppo dei temi vecchi che abbiamo più volte discusso, ma che mai abbiamo risolto: il problema della pesca e il problema delle pensioni dei marittimi.

La legge n. 522 non è perfetta, ha delle lacune, delle manchevolezze e forse anche delle incongruenze; ma se si vuol essere critici obiettivi ed onesti, bisogna riconoscerne anche i pregi. Prima di questa legge, per la nostra marina non si avevano dei provvedimenti contingenti, i quali cercavano di puntellare qua e là le parti più pericolanti che minacciavano di cadere. Si rinviava però sempre la soluzione fondamentale del problema, quello della ricostruzione della nostra flotta mercantile, attraverso un piano organico che in un dato numero di anni potesse giungere a qualcosa di realmente concreto perchè avente a sua disposizione i fondi necessari.

Con la legge n. 522 si ebbe finalmente questo piano decennale e possiamo oggi, per la prima volta, fare un bilancio consuntivo del primo anno, tenendo presente che prima di questa legge i nostri cantieri si trovavano in una situazione veramente disastrosa e che con questa, pur non essendosi raggiunto il massimo dell'occupazione delle maestranze cantieristiche, per ragioni che sarebbe interessante esporre ma che per il momento trasporterebbero molto lontano la discussione, i nostri cantieri hanno il carico di lavoro assicurato in linea generale per tutto il 1957. Sono, a quanto pare, circa 900 mila tonnellate di stazza lorda di naviglio che sono state già ammesse ai benefici della 522. Il che comporta un onere per lo Stato, per contributi integrativi e contributo agli interessi e per tutti gli altri benefici contemplati nella legge, di circa 40 miliardi. Vi sono poi tante richieste di commissioni che devono essere ammesse ai benefici e che, a partire dal

1° dicembre 1955, assommano a quasi 700 mila tonnellate di stazza lorda, o — più esattamente — a 680 mila tonnellate di stazza lorda, di cui 400 mila appartengono ad armatori esteri.

A questo punto (e l'onorevole Dominedò, se non erro, già ieri vi accennò con molte cautele che io non userò oggi), è intervenuta la Corte dei conti. È intervenuta ed è insorta in modo specifico contro l'articolo 24 della legge, che in sostanza riassume tutta l'importanza e tutta la forza di questa legge e — diciamo anche — le ragioni della sua non casuale fortuna.

L'articolo 24, alla cui compilazione anche chi vi parla ha avuto l'onore di contribuire, dice: « La presente legge avrà effetto per 10 esercizi finanziari a partire da quello 1954-55. Alla spesa di lire 5 miliardi derivante dalla legge stessa, che graverà sull'esercizio finanziario 1954-55, si farà fronte mediante riduzione di un pari importo dello stanziamento del capitolo 516 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio suddetto. L'onere da porre a carico degli stati di previsione del Ministero della marina mercantile per i successivi esercizi finanziari sarà autorizzato (e qui viene il punto in questione) con apposito articolo della legge di approvazione dei medesimi stati di previsione e sarà commisurato alla quantità delle commesse sia del primo anno di applicazione della presente legge che degli anni successivi ».

La Corte dei conti ha trovato che questa dicitura — « L'onere da porre a carico degli stati di previsione del Ministero della marina mercantile sarà commisurato alle quantità delle commesse, sia del primo anno di applicazione della presente legge che degli anni successivi » — non contiene un'autorizzazione di spesa definitiva e che ciò è contrario alle vigenti norme di legge sulla contabilità generale dello Stato.

Ora, io ricordo che, quando la legge venne in Commissione, era presente, mi pare lo stesso sottosegretario per il tesoro e, contemporaneamente, mi pare, anche l'onorevole Marotta, della Commissione finanze e tesoro, i quali non fecero nessuna eccezione alla formulazione dell'articolo 24, non rilevarono che vi fosse nessun attrito o un qualche cosa che cozzasse fra la contabilità dello Stato e questa dicitura.

Non voglio qui sollevare questioni di carattere giuridico, di legittimità, di logica o d'altro, ma una domanda sorge istintiva: questi organi di controllo, i quali con tanta disinvoltura hanno gettato all'aria una legge,

non si sono accorti subito del tremendo cozzo fra la disposizione che era contenuta nell'articolo 24 e le vigenti norme della contabilità generale dello Stato? Hanno atteso ad accorgersene che si fossero ammesse ai benefici di legge commesse per 41 miliardi e che si fossero già pagati 5 miliardi. Ora, signor ministro, delle due l'una: o se ne sono accorti subito e allora dovevano dirlo immediatamente, o se ne sono accorti in ritardo e in questo caso c'è da chiedersi che cosa ci stiano a fare cotesti signori. Io desidererei conoscere il giudizio dell'onorevole ministro a questo riguardo.

Detto ciò devo però aggiungere che malgrado tutto il rumore sollevato attraverso la stampa armatoriale — quella stampa che si chiama libera, ma che di libertà ne ha invece proprio poca — e tutti i campanelli di allarme che si sono fatti squillare, non vi sono ragioni serie per nutrire timori fondati. Si è detto *expressis verbis* che non c'erano più fondi, che le domande di ammissione ai benefici della legge sarebbero state falcidiate, ma la verità era tutt'altra. La verità è questa: la legge prevede, all'articolo 5, un 10 per cento di diminuzione del contributo integrativo per ogni anno e questo ha spinto gli armatori a presentare le commesse tutte nello stesso anno, in modo da non perdere quel 10 per cento che negli anni successivi sarebbe stato detratto, ed hanno fatto ciò nonostante che sia assai facile documentare la impossibilità dei cantieri di iniziare e di finire il lavoro nel termine previsto dall'articolo 16 della legge. Evidentemente ci troviamo di fronte ad uno dei soliti giochi degli armatori, giuoco tendente a guadagnare il più possibile e ad avere dallo Stato il maggior contributo possibile. Questa è la verità.

A risolvere la situazione il Consiglio dei ministri ha recentemente approvato un disegno di legge, di iniziativa naturalmente del ministro della marina mercantile, che fissa in 75 miliardi di lire circa il limite massimo di spesa dell'intero piano decennale. Il provvedimento ha sollevato qualche perplessità e qualche dubbio. Non credo però che esso sia insufficiente a coprire anche il solo onere del tonnellaggio già ammesso al contributo e di quello tenuto in sospeso, secondo quanto dicono giornali armatoriali, certo però non è sufficiente per tutto il decennio. A meno che non si abbia una tale contrazione di commesse nazionali ed estere (il che non se lo deve augurare né il Ministero della marina mercantile né quello del tesoro) da farci risparmiare 10 o 15 miliardi sulla legge, ma tale da creare altresì una disoccupazione nel settore

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

delle costruzioni navali con ripercussioni nel campo sociale da determinare una spesa presumibilmente assai maggiore.

Al momento, quindi, è necessario, a mio avviso, accogliere il suggerimento del relatore onorevole Bima: il disegno di legge sia portato al più presto in discussione; tenteremo (inutile dire quali possano essere le probabilità perché le conosciamo) di emendarlo e di aumentarne gli stanziamenti. E questi mezzi vengano subito messi a disposizione affinché il ritmo dei cantieri non subisca soste, affinché le commesse vengano entro i termini stabiliti dalla legge regolarmente ammesse senza mene, che noi legali chiamiamo defatigatorie; e vengano anche respinte quelle domande che con elegante disinvoltura, vorrebbero « mungere » la legge Tambroni.

Sia ben chiaro, ad ogni modo, questo principio: non permetteremo che i nostri cantieri ritornino ad essere invasi dalle ortiche e le maestranze vengano gettate sul lastrico per diletto degli spaccatori di « peli giuridici » in quattro parti, per i risolutori dei problemi di lana caprina, o per le difficoltà di reperire 10 o 15 miliardi.

I relatori sul bilancio delle due Camere si riferiscono poi, entrambi, al piano Vanoni, per auspicare un aumento, entro il decennio 1954-64, di 3 milioni di stazza lorda della nostra flotta mercantile; ed entrambi concludono che, siccome i nostri cantieri da soli non possono realizzare questo aumento, tenendo conto delle navi che vanno in demolizione e di quelle che ci sono ordinate da armatori esteri, bisogna — secondo loro — che le navi si comperino all'estero e che si riduca l'imposta generale sull'entrata dal 3 all'1 per cento.

Ora, mentre il relatore della Camera, onorevole Bima, con parole sobrie spezza una lancia in favore degli acquisti esteri di navi di seconda mano e porta anche delle ragioni che devono essere tenute in considerazione, il relatore del Senato sostiene tale tesi iniziando in questo modo la sua argomentazione: « A proposito di acquisto all'estero di navi usate è bene soffermarsi su questo particolare aspetto dell'incremento del naviglio italiano, che costituisce un elemento tradizionale della nostra marina mercantile e su cui da qualche tempo si appuntano ingruatamente, anzi pericolosamente, i rilievi di molti critici anche improvvisati e superficiali ».

Ora, io non ho proprio alcun timore a confessare che sono uno di quei critici improvvisati e superficiali cui accenna il senatore Sammartino, e due parole devo dirle.

Abbiamo dato fiato alle nostre trombe per far sapere a tutti che la nostra flotta aveva raggiunto il tonnellaggio di prima della guerra e aveva superato, sia pure di poco, i 4 milioni di tonnellate di stazza lorda; ma non abbiamo mai avuto il coraggio di dire come abbiamo sorpassato questa cifra e in quale situazione ci troviamo dal punto di vista qualitativo.

Vi leggerò al riguardo quanto ebbi già a dire nel 1952 e nel 1953, quando le condizioni della nostra flotta erano non molto diverse. « Non credo, onorevole ministro — dicevo allora — che sia stato produttore sul piano elettorale (vi erano state le elezioni anche allora), non credo possa convincere o aver convinto se non coloro che sono profani di cose marinare, lo sbandieramento che si è fatto specialmente negli ultimi tempi della prima legislatura dalla stampa governativa e paragovernativa circa un dato di fatto relativamente vero, quello che il nostro naviglio da carico e la nostra flotta passeggeri sarebbero aumentati fino alla consistenza prebellica. Tutto ciò non è serio, non è onesto per molte ragioni, ma mi limiterò a citarne due che sono le più elementari. Prima di tutto la efficienza della flotta mercantile non si misura solo dal numero delle navi, ma anche dalla loro qualità, e la qualità delle nostre navi, purtroppo, è tuttora scadente ». E poi bisogna tener presente che siamo un popolo il quale ha un aumento continuo di popolazione e che fra breve raggiungerà i 50 milioni. È chiaro che il tonnellaggio di prima della guerra non è sufficiente in nessuna maniera. Detto ciò lascio al relatore del Senato la asserzione che bisogna inoltre tendere allo sfrenato ringiovanimento; può essere, come nella vita fisiologica, una cosa sballata ».

Vorrei che fossero noti quali sono i veri acquisti (per non andare molto lontano) di navi estere di seconda mano che abbiamo fatto l'anno scorso. Nel 1955 noi abbiamo comprato 35 navi di seconda mano all'estero per un totale di 153 mila tonnellate di stazza lorda. Sentite la veneranda età, per non dire la decrepitezza di queste « sopravvissute » del mare: due hanno più di quarant'anni, (fra tutte e due si avvicinano al secolo; prese separatamente certo sorpassano l'età del relatore della Camera): una, infatti, ne ha 49 e un'altra 45; dieci navi hanno più di 30 anni; una ne ha 39; 38, 37, 36 e 35 le altre; sei navi hanno oltre 25 anni; una ha più di 20 anni.

Ora, io non nego a nessuno il diritto di compiere col proprio denaro le speculazioni che ritiene più opportuno, ma che poi venga a chiedere direttamente o indirettamente,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

cioè che voglia mettere una mano o nella tasca sinistra o in quella destra del cittadino contribuente o chiedendo (come è stato fatto per il passato) dei benefici tangibili o chiedendoli indirettamente non volendo pagare le tasse, questo mi sembra veramente in po' troppo.

Ragione per cui concludo approvando quello che non approva il relatore del Senato quando dice che si è accentuata una posizione molto forte di opposizione nella V Commissione del Senato stesso e che quella Commissione ha mandato in Assemblea la proposta della legge. Per conto mio ha fatto molto bene, perché non posso ammettere che col denaro dell'erario si tentino in qualsiasi maniera delle speculazioni che non danno altro che frutti personali ed arricchiscono di ferravecchi la nostra marina mercantile.

E passo al secondo problema, quello della Finmare e del rinnovo delle convenzioni. Non so perché il collega Bima nella sua relazione (mi sembra) faccia il mio nome come di uno di coloro i quali non vogliono un riassetto della Finmare, non vogliono convenzioni meno onerose, non vogliono diminuire o cercare di diminuire un passivo che quest'anno si presenta in quasi 25 miliardi.

Senta, onorevole Bima, può darsi che ci si trovi anche di fronte ad un equivoco: ecco che cosa ho detto a proposito della Finmare nel 1949.

A proposito della Finmare dicevo: « Il capitolo 42 riguarda le sovvenzioni alle società di preminente interesse nazionale. Queste sovvenzioni, onorevole ministro, sono di già aumentate. Non mi allarmo per questo aumento; ciò che mi allarma è il fatto che esse tendono a diventare periodiche a ogni nuovo bilancio. E da qui nasce il giusto, il logico desiderio di vedere in maniera un po' più profonda, un po' più chiara, dentro la vita economica intima della Finmare. Perché in sostanza l'armamento privato fa sempre delle critiche, per ragioni sue particolari; ma qualche volta può anche farle giustamente. Noi siamo per la nazionalizzazione, e questa è la ragione per cui sosteniamo la Finmare, ma non sosteniamo gli uomini che la dirigono ».

E nel 1950 aggiungevo, a proposito della Finmare: « Ebbene, io dico: esaminiamo il problema della Finmare, vediamo oggettivamente il problema di questa triste pianta, frutto del fascismo, nata senza basi economiche, solo per vanagloria personale e per una falsa dignità politica; vediamolo oggettivamente, non già partendo dal principio che uomini e cose non si possono cambiare, ma

partendo dal principio che è possibile cambiare tutto, quando vi sia veramente la volontà di farlo. Il problema della Finmare è un problema di uomini, di sistemi e di capitali, ma soprattutto è un problema di volontà, è un problema di uomini. Perché io non sono dell'idea dell'onorevole Salerno. Oggi la Finmare è disgraziatamente appannaggio di una decina di personaggi, i cui nomi sono conosciutissimi; e questi signori, oltre tutto, non vanno neppure d'accordo fra loro. Questi signori considerano la Finmare come un condominio nel quale si alternano alle leve di comando, fino a giungere alla disinvoltura massima per la quale un direttore di una delle quattro società di preminente interesse nazionale era anche vicepresidente di tutto il gruppo della Finmare ».

Quindi ella vede, onorevole Bima, che io la Finmare non l'ho difesa in un certo senso: ho detto in parole chiare e precise che cosa pensavo di essa. Ma, detto ciò, io difendo l'istituto della Finmare, e lo difendo perché credo che sia meglio, o almeno sia meno male, che le cose vadano in questa maniera.

Onorevole Bima: tutte le nazioni sovvenzionano, in un modo o in un altro, la propria marina mercantile, e lo fanno per varie ragioni, ma io credo che sia sufficiente dirne una: perché oggi i governi non possono più disinteressarsi di uno strumento che non ha solo una forza economica rilevante, ma che costituisce anche una forza politica, che costituisce anche una difesa della nazione. E allora noi vediamo che in Inghilterra il *Post general master* paga a pie' di lista la differenza passiva che vi è nei bilanci delle varie società; vediamo che in Francia (e mi pare che ieri anche l'onorevole Dominedò lo abbia ricordato) vi sono varie leggi, ma una specialmente: la Deffère, che è indubbiamente una delle migliori per la maniera in cui è stata congegnata, con la quale si sovvenzionano e si riparano i danni prodotti dalla guerra. L'America sovvenziona anch'essa la sua marina mercantile, pagando le differenze di esercizio.

Tutti, in una parola, i grandi e piccoli Stati sovvenzionano questo ramo di attività. La Jugoslavia, la repubblica d'Israele, la Turchia, l'Egitto, tutte queste piccole nazioni appena sono arrivate a costituire una entità nazionale, una entità politica efficiente, la prima cosa che hanno fatto è stata quella di crearsi, o di potenziare, se già l'avevano, la propria marina mercantile. E, siamo arrivati a questo punto che la Svizzera, la quale non ha neppure un metro di terreno che sia ba-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

gnato dal mare, si è creata una propria flotta mercantile, perchè non vi è indipendenza assoluta per una nazione se non vi è un accesso, una via libera ai commerci sul mare. Se questa possibilità non vi è, una nazione respira con un polmone solo ed è menomata di fronte agli altri Stati. Stabilito questo, anche il nostro paese con le sue 6 mila miglia di coste, non può fare a meno di avere una marina mercantile e bisogna che si adatti a sovvenzionarla. Non si può fare altrimenti, se l'Italia vuole avere una flotta mercantile che risponda alle sue esigenze, che la ponga anche politicamente nella situazione di non subire ricatti, occorre che lo Stato si interessi e sostenga e incrementi il ramo mercantile marittimo. A questo punto rimane la scelta: sovvenzioniamo le società private o sovvenzioniamo una società che sia dello Stato? Per conto mio non esito un attimo a dire che sono per questa seconda forma e cioè sovvenzionare una società che sia dello Stato. L'armamento libero ha sempre fatto i propri affari, i propri interessi e li ha fatti sempre e spesso con i denari del contribuente. L'acquisto delle famose *Liberty* ne sono una prova flagrante; la faccenda altrettanto famosa della società «Italia», nel 1933, dalla quale poi nacque l'attuale Finmare, sta a riprovare, se ve ne fosse bisogno, che i cosiddetti liberi armatori hanno sempre intascato quando vi erano i pingui guadagni e hanno sempre trovato la maniera di far pagare allo Stato, attraverso le sovvenzioni, quando vi erano le perdite. Si è così costituita una società che non esito a chiamare di tipo leonino in cui i contribuenti sono chiamati sempre a dividere le perdite, ma non sono mai chiamati a dividere gli utili. Così stando le cose, quei magnifici strumenti di lavoro che sono le navi preferisco che siano dello Stato piuttosto che di Lauro, di Costa, di Fassio o di Cameli o di un qualsiasi altro armatore. Perchè, in ultimo, mi si passi questo assurdo, qualora dovessimo vendere la flotta della Finmare, noi riprenderemmo il capitale, mentre, se questo denaro fosse stato dato ai privati armatori non rivedremmo un centesimo.

È il funzionamento dell'istituto che va discusso, sono i sistemi e in gran parte gli uomini che vanno cambiati. Quegli uomini che andavano bene durante il fascismo, che vanno bene ora e che andranno sempre bene, se noi non ci decideremo a toglierli di mezzo. Questi signori, come vi ho già detto, si ritengono i condomini di uno stabile che è il loro, e che solo apparentemente appartiene ancora allo Stato. Essi non fanno altro che passare

dal primo piano al secondo, scendere dal secondo al primo; si cambiano ogni anno appartamento, ma non cambiano mai le persone. Le persone sono sempre le stesse e per poter continuare in questo gioco hanno anche diffuso la leggenda che non vi sono altri all'infuori di loro che siano competenti in questa materia, che non v'è gente che se ne intenda, che abbia la possibilità, la capacità tecnica di reggere un'industria di tali proporzioni. Eh no! Qui sinceramente aveva ragione l'onorevole Camillo Orlando, nostro buon collega democristiano della prima legislatura, quando, in un suo intervento nel 1950, a proposito della Finmare, disse che «i dirigenti della Finmare riuscivano a perdere anche nel periodo 1936-40 circa un miliardo di allora, cioè circa 50 miliardi di oggi, quando tutte le aziende armatoriali ebbero utili rilevantisimi». Bella dimostrazione di competenza! Bisogna tener presente che gli uomini di adesso, sette su dieci, sono gli stessi di allora, senza alcuna differenza.

Vi sarebbe ora da trattare il problema del rinnovo delle concessioni. Il relatore onorevole Bima lo accenna appena, e giustamente, nella sua relazione. Per esaminarlo occorrerebbe del tempo che con il sistema attuale di discussione dei bilanci assolutamente non c'è. Inoltre avremmo bisogno di dati precisi, di cifre esatte ed aggiornate, per poter fare confronti e giungere a conclusioni non approssimative, ma definitive. D'altra parte un tale problema, almeno per quanto mi riguarda, non intendo trattarlo superficialmente. La battaglia si scatenerà più avanti e credo che sarà aspra e combattuta per varie ragioni.

E veniamo ora alla questione del credito navale. Se vogliamo avere una flotta mercantile adeguata alle nostre necessità, bisogna prepararne gli strumenti atti a crearla. Diceva il compianto onorevole Giulietti, che di queste cose se ne intendeva un pochettino, «che per avere un finanziamento non occorre dare solamente delle garanzie ipotecarie, delle navi, se si avevano, ma bisognava impegnare anche la moglie». Forse l'onorevole Giulietti, cui l'ironia era molto facile, in qualche cosa avrà esagerato; ma non crediate, onorevoli colleghi, che abbia poi esagerato molto. Osservo anzitutto che il credito marittimo non dovrebbe riferirsi solo alla applicazione della legge n. 522, ma dovrebbe riguardare tutti coloro che per qualsiasi ragione abbiano bisogno di ricorrere ad esso. L'art. 10 della legge recita: «Il ministro per il tesoro con proprio decreto, di concerto con il ministro della marina mercantile e per il commercio

estero è autorizzato a concedere la garanzia sussidiaria dello Stato che gli enti e gli istituti di credito di diritto pubblico esercenti il credito navale contraessero all'estero per destinarne l'ammontare ai finanziamenti a favore di committenti nazionali per la costruzione e la trasformazione di navi di loro proprietà in cantieri italiani». È chiaro che con questa dicitura ci si riferisce almeno a due istituti, per lo meno perchè qui si usa il plurale e si parla di istituti autorizzati ad esercitare il credito navale. In realtà, sebbene altri istituti ripetutamente abbiano chiesto di essere abilitati a questo genere di finanziamenti, l'istituto che esercita il credito navale è uno solo: l'I.M.I. Ed allora dobbiamo dire: o è sbagliata la dizione della legge, oppure (come credo fermamente) la legge esiste ma non viene rispettata.

L'I.M.I. avrà le sue buone ragioni, non discuto, ma esercita il credito navale ispirandosi ai principi che in maniera ironica enunciava l'onorevole Giulietti. I suoi finanziamenti, quando vengono concessi, superano tutti l'interesse dell'8 e mezzo per cento. Con un interesse di queste proporzioni è evidentemente relativo l'aiuto che viene dato all'industria armatoriale. È vero che il denaro costa caro in Italia, ma se si vuole aiutare con fatti e non a parole la costruzione delle navi mercantili (di cui per tante ragioni abbiamo bisogno), occorre che il denaro sia prestato ad un interesse più modesto. Il *Journal officiel* francese del 12 marzo 1954 pubblicava un decreto con cui si stabiliva che per la costruzione ed il rinnovamento navale lo Stato francese rimborsava la quota di interessi superanti il 5 per cento. Questa è già una maniera non retorica per incrementare la costruzione di navi.

Onorevole ministro, perchè non viene estesa ad altri istituti, oltre l'I.M.I., la facoltà di esercitare quest'attività finanziaria? Ella ha già dato una risposta in proposito in seguito ad una interrogazione rivolta dall'onorevole Spadazzi. Io non desidererei quella risposta, ma — lo dico sinceramente — una risposta più concreta.

All'estero gli istituti per il finanziamento del credito marittimo sono numerosi. Una notizia riportata dal *Notiziario marittimo Ansa* del 16 marzo scorso recava: «Amsterdam — Nel corso del 1955 le sei banche olandesi specializzate nel credito marittimo hanno concesso prestiti per un ammontare di 87 milioni e mezzo di fiorini», pari cioè a circa 14 miliardi di lire italiane. Sono certo che questo denaro è stato dato agli armatori olandesi ad un tasso ben inferiore all'8 e mezzo per cento

e, come vediamo, non da una sola banca. Noi ci troviamo di fronte ad un monopolio, quello dell'I.M.I., questa è la realtà: questo monopolio non ha ragione di esistere. Tale istituto, oltre tutto, deve essere richiamato a rispettare soprattutto nei confronti degli armatori minori l'articolo 22 della legge n. 522. In detto articolo sono chiaramente stabilite le garanzie che l'istituto ha diritto di richiedere e delle quali invece non si accontenta. Affinchè non sussistessero dubbi in proposito, su mia ben motivata richiesta venne soppressa la più che equivoca dicitura che esiste invece nell'articolo 22 della legge n. 75, quella di Cappa-Saragat, che dice «salvo eventuali altre garanzie».

Gradirei, onorevole ministro, dalla sua gentilezza una chiara e precisa risposta a queste mie domande.

Prima di trattare il problema della pesca ritengo necessario dare alcune cifre che riguardano i nostri porti e l'insieme del nostro traffico marittimo.

Durante il 1955 le maestranze portuali hanno imbarcato e sbarcato 32.161.113 tonnellate di merci, e ne hanno maneggiato 8.217.441. I lavoratori portuali, iscritti nei ruoli e impiegati al lavoro anzidetto, oltre la manodopera occasionale, sono stati 13.209. Essi hanno riscosso tanti salari per lire 12.372.345.230. Al tonnellaggio complessivo da me accennato vanno aggiunte poi circa 20 milioni tonnellate di combustibili liquidi imbarcati e sbarcati. La imponente cifra di oltre 60 milioni di tonnellate di merce che sono passate per i nostri porti danno un'idea della grande attività svoltasi nel decorso anno.

Ed ora veniamo al problema della pesca. È già stato trattato direi in tutti i modi. È un problema vecchio, che ogni anno di più si aggrava e per il quale non si trova alcun rimedio. Abbiamo circa 140 mila pescatori di cui 120 mila naviganti (20 mila di questi sono imbarcati su pescherecci); abbiamo circa 47 mila imbarcazioni, tra grandi e piccole, da pesca, e la produzione ittica dal 1951 continua a decrescere e continuiamo ad importare miliardi e miliardi di pesce sciolto, affumicato, salato, seccato, fresco, congelato, refrigerato, ecc. Quali sono le ragioni di questa situazione? Ve ne sono di quelle che è un po' difficile si possano in qualche modo modificare, ve ne sono altre che sono modificabili. Le platee pescherecce che sono a nostra disposizione sono scarse e sono misere. Quasi per ironia della sorte, se vogliamo trovare del pesce nell'Adriatico dobbiamo andare verso la Jugoslavia, nel Tirreno dobbiamo andare

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

verso la Corsica, nel canale di Sicilia dobbiamo andare verso la Tunisia. Noi abbiamo un mare bellissimo, tutto azzurro incantevole, ma povero, in sostanza, di pesce.

In questa situazione, se veramente vogliamo toglierci un peso che oltretutto è grave anche dal punto di vista morale, avendo uno sviluppo costiero amplissimo, per cui non dovrebbe essere necessario importare del pesce dall'estero, se vogliamo risolvere questa situazione non è su un lato solo che dobbiamo operare ma su diversi. Prima di tutto dobbiamo deciderci a dare dei mezzi di sorveglianza per la pesca che corrispondano alle necessità. È inutile stanziare 20 milioni per la sorveglianza sulla pesca: noi per risparmiare 100 o 200 milioni per qualche anno continuiamo ad importare un miliardo di pesce in più ad ogni anno che passa. Poi dobbiamo togliere di mezzo tante imbarcazioni che ormai sono primordiali. Si pesca anche da noi con apparecchiature bibliche nel vero senso della parola. Poi bisogna costruire dei porti di rifugio per i pescherecci. E infine, e questo è il più, bisogna organizzare delle cooperative munendole delle necessarie attrezzature per la conservazione del pesce; non dobbiamo lasciare infatti i pescatori in questa situazione, che se oggi pescano 10 quintali di pesce è come se ne pescassero uno, perchè sono presi per il collo: o dare il pescato a quel prezzo o vederlo marcire invenduto. Bisogna eliminare un gran numero di intermediari, perchè mentre il povero pescatore vive di appetito accentuato tutto l'anno, il commerciante di pesce all'ingrosso va con delle macchine che hanno otto cilindri e vive alle spese di questi disgraziati. Il pesce prima di arrivare al consumo passa per le mani di quattro o cinque intermediari, ognuno dei quali « carica » il prodotto che, pagato 200 o 300 lire al pescatore, arriva in piazza a mille lire. Tutti questi intermediari sono, peggio che inutili, dannosi. Se noi faremo delle buone cooperative, alle quali daremo naturalmente i sussidi per potersi organizzare nella forma dovuta, se le forniremo di tutto quanto è necessario, indubbiamente concorreremo, se pure non risolveremo completamente il problema, a sollevare la vita di questi pescatori.

Anche a questo riguardo è certo che non vi sono i mezzi per un credito peschereccio che sia bene organizzato. Ella avrà visto, onorevole ministro, che quello che esiste vanta molti crediti che sono insoluti, in quanto i pescatori non hanno i soldi per pagare. Ed era proprio inutile quello stanziamento di 1 miliardo e 900 milioni per sovvenzionare

le imbarcazioni in legno che sono state costruite per i pescatori. Parliamo di qualificare la flotta, di migliorarla dal lato qualitativo, e poi spendiamo 1 miliardo e 900 milioni per fabbricare delle imbarcazioni in legno. È evidente che in questa maniera non si migliora nulla. Abbiamo bisogno di navi moderne, veloci, di una certa stazzatura, le quali possano assicurare il massimo di giorni pescativi durante l'anno e che non siano costrette, a causa della loro stazza a rientrare appena si alza un filo di vento o vi è un po' di mare mosso. In questo modo l'industria estrattiva della pesca — forse l'industria più colossale che vi sia al mondo — non potrà mai essere redditizia.

Mi resta ancora da parlare delle pensioni.

Questo problema è stato già trattato, e molto bene, dal collega Jacoponi. Mi limiterò a dire questo. Nella seduta del 18 luglio 1952 dell'VIII Commissione, presente il ministro della marina mercantile del tempo onorevole Cappa, venne da me presentato il seguente ordine del giorno, che veniva accettato dal ministro:

« L'VIII Commissione della Camera dei deputati, constatato che le disposizioni che regolamentano il trattamento economico e normativo della previdenza marinara non soddisfano interamente le legittime istanze della gente di mare, approva il disegno di legge e raccomanda al Governo di studiare ulteriori provvedimenti che completino i miglioramenti con la presente legge introdotti nell'ordinamento della previdenza marinara ».

In sostanza, questa legge non è stato che un primo passo; ora devono seguire gli altri. L'onorevole Jacoponi ha già trattato la questione delle tabelle delle competenze medie. Siamo al 6 giugno 1956, ma questa revisione, che è prevista in maniera chiara e precisa dalla legge non è stata ancora fatta. Che cosa si aspetta, onorevole ministro? Considerato anche che le congiunture dei noli sono abbastanza buone, occorre rivedere questo problema delle competenze medie delle tabelle, adeguandole a quella che è la realtà delle cose anzichè mantenerle nel campo delle astrazioni. Occorre inoltre eliminare in questa legge il requisito dell'anno di navigazione nell'ultimo decennio nonchè tutte quelle precise disposizioni che servono a limitare le pensioni ed a renderle esigue. Occorre infine compiere un atto di giustizia verso i pensionati amministrativi andati in pensione prima del 1949, cui fu calcolata la pensione moltiplicando per 39 la pensione iniziale e che oggi si ritrovano con delle pensioni che sono presso che irri-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

sorie. E questi vecchi pensionati, oltre tutto — teniamolo presente — hanno pagato in oro, hanno pagato in moneta buona, in moneta valida. Rivalutiamo queste pensioni. Esse sono anche poche, pochissime: è un atto di riconoscenza verso gente che ha dato tutta la propria vita al mare e che è doveroso, e che, onorevole ministro, se fosse compiuto, vi farebbe veramente onore.

Nella relazione presentata al Senato vi è un accenno alla questione di Trieste. È bene parlarne, sia pure molto rapidamente, e mi permetto di farlo perchè posso dire che nei miei sette od otto interventi in sede di discussione del bilancio della marina mercantile, posso vantarmi di non avere mai sollevato in alcuna forma espressa o non espressa, esplicita o implicita, problemi di carattere regionale. Oggi è pertanto la prima volta che io mi permetto di accennare molto brevemente a questi.

La situazione di Trieste va trattata in maniera scevra da ogni inutile demagogia a sfondo più o meno patriottardo; va guardata nelle sue linee reali ed essenziali. Dico che è dovere di tutti gli italiani fare per questa italianissima città quanto è possibile. Genova ha già compiuto dei sacrifici, pur sapendo che quanto essa sacrificava andava solo in parte, in realtà, alla città che doveva essere beneficata e in altra parte, troppa parte, alle bandiere estere.

Per risolvere questo problema non bastano le buone intenzioni; occorre prendere in considerazione la realtà dei fatti e la situazione politica, economica, mercantile quale essa è e non quale era 30 o 40 o 50 anni fa. È anche necessario — ed io non ho mai avuto peli sulla lingua né voglio averne in questo momento — che gli armatori, i capitalisti triestini non facciano sfoggio di italianità solo a parole, quando poi a fatti trasportano in Sicilia o vi creano, il che è la stessa cosa, delle società commerciali con il solo scopo di evadere tasse ed imposte, lasciando così ad altri il carico di risolvere la questione di Trieste.

Onorevole ministro, onorevoli colleghi, ho accennato soltanto a qualcuno dei più importanti problemi che afferiscono alla vita marinara. L'ho fatto con quella poca competenza che ho, con le mie poche forze, ma con molta fede nel mare, fede che per noi liguri direi è quasi istintiva; d'altra parte questa fede, questa fiducia nelle possibilità che ci possono venire dal mare credo che sia bene apposta, perchè la storia c'insegna che il nostro paese, il nostro popolo sulle vie del mare, sulle rotte del grande oceano che qualche volta

tracciammo per primi, ha sempre trovato i momenti migliori della propria potenza, della propria ricchezza, della propria grande umana civiltà. (*Applausi a sinistra*).

Presentazione di un disegno di legge.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIANI, *Ministro della marina mercantile*. Mi onoro presentare, a nome del Presidente del Consiglio, il disegno di legge:

«Concessione all'Associazione italiana della croce rossa di un contributo straordinario di lire un miliardo per gli esercizi finanziari 1956-1957, 1957-58 e 1958-59».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

Si riprende la discussione.

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

LUCIFREDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Ducci, che ha chiuso ora il suo acuto e approfondito intervento, ha ricordato la sua qualità di veterano della discussione dei bilanci della marina mercantile. Io, in questa veste, devo presentarmi invece come matricolino, perchè è la prima volta che prendo la parola su questo bilancio. Però, pur da matricolino, ho anch'io, come l'onorevole Ducci, quella passione di ligure che mi fa convinto dell'importanza dei problemi del mare e mi fa ritenere doveroso dedicare ad essi la più viva attenzione.

La prima impressione che prova chi si accosta al bilancio della marina mercantile è quella che giustamente rileva l'onorevole Bima all'inizio della sua relazione: i fondi stanziati sono una somma non molto ingente, e per la massima parte sono devoluti a due destinazioni specifiche: alla marina mercantile per finanziamenti della legge Saragat e della legge Tambroni, alle società di preminente interesse nazionale e alle società concessionarie a titolo di sovvenzione e di integrazione di bilancio.

Sono questi i due titoli di spesa fondamentali, e l'onorevole Bima dedica ad essi la più larga parte della sua relazione.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

L'onorevole Jacoponi poco fa lo criticava per questo. Non ritengo che la critica sia giustificata, tanto più tenendo presente che l'onorevole Bima ha dovuto sottoporsi ad uno sforzo non indifferente per accedere alle richieste della Presidenza della Camera, che desiderava che noi potessimo discutere in questi giorni il bilancio, e ha dovuto di conseguenza fare la sua relazione in un tempo un po' da primato, sicché non ha potuto — ed era logico — affrontare in profondità tutti i problemi. Egli però ha esattamente enucleato i due temi che sono maggiormente di attualità, ed ha dedicato ad essi osservazioni molto assennate, che meritano l'attenzione, e di cui dobbiamo essergli grati. Su quegli stessi due temi fondamentali, che l'onorevole Bima ha centrato, anch'io mi propongo di soffermarmi nel mio intervento, salvo aggiungere poi alcune considerazioni sul problema dell'organizzazione dei servizi della marina mercantile e della navigazione aerea.

Evidentemente il riconoscere, come dicevo poc'anzi, che quei due settori di intervento assorbono la quasi totalità dei fondi a disposizione del Ministero della marina mercantile, porta impliciti in sé un rammarico ed un augurio. Un rammarico, perché una maggiore dotazione di fondi non può essere destinata per intervenire di più in altri settori, che entrano nella sfera di azione del Ministero e che sono curati, sì, ma in modo certamente non adeguato alle reali necessità: non posso che far mie le considerazioni che parecchi altri oratori hanno già svolte in merito ai problemi della pesca, per i quali pure vi è tanto e tanto da fare. A questa manifestazione di rammarico si accompagna una speranza, per quello che si sta cominciando a fare, e l'augurio più fervido che, con l'andar degli anni, migliori condizioni generali di bilancio possano permettere anche in quei settori un intervento più penetrante e fecondo.

Questo premesso, vengo ai due punti fondamentali, e, innanzi tutto, al problema dei cantieri. Si è sentito parlare ampiamente, in questo dibattito, della legge che prende il nome del ministro Tambroni e se ne sono esaltate (questa volta in tono quasi concorde ed unanime) le benemeritenze. Effettivamente, è stata una buona legge. Essa ha introdotto alcuni elementi nuovi veramente essenziali in questo campo: la continuità dell'intervento statale, la possibilità di libera scelta, da parte dell'armatore, del cantiere cui fare le commesse, e via dicendo. Ma, soprattutto, è la

legge che ci ha dato quel grande risultato benefico che sono i nostri cantieri con pieno carico di lavoro. È una grande cosa, e quanti in passato hanno più volte avuto qui occasione di lamentare che le nostre maestranze specializzate dei cantieri navali restassero forzatamente inoperose, oggi non possono che vedere con soddisfazione questo carico di lavoro pienamente assicurato e per tempo non breve.

Diceva poco fa l'onorevole Ducci: non lasceremo che tornino le ortiche nei nostri cantieri. Egli ci trova perfettamente d'accordo in questo auspicio. Bisogna trovare gli strumenti perché così realmente abbia ad essere.

Hanno ricordato l'onorevole Ducci e altri colleghi nella discussione di questi giorni che la legge Tambroni aveva un particolare aspetto finanziario, che ha aperto la strada a degli inconvenienti. Abbiamo sentito al riguardo delle critiche, per altro, a mio avviso, non giustificate. Non trovo giustificate, ad esempio, le roventi parole pronunciate stamane dall'onorevole Semeraro, quasi inveendo contro il ministro come se fosse sua colpa che un dato numero di domande non siano state accolte, e come se ciò fosse dovuto ad una mala volontà da parte degli uffici amministrativi. E non credo che, forse, abbia molta ragione anche l'onorevole Ducci, quando vede l'origine degli ostacoli insorti in interpretazioni capziose e in argomenti pseudo giuridici di chi ama ad ogni costo spaccare un capello in quattro o in otto o addirittura in sedici. Non credo che sia fondato questo appunto; comunque, mi pare un rilievo sterile, allo stato attuale delle cose, poiché oggi i nostri cantieri hanno il carico di lavoro e il ministro, discutendosi questo stesso bilancio al Senato, ha dato in aprile l'annuncio di un nuovo disegno di legge — che è poi andato all'esame del Consiglio dei ministri — attraverso il quale gli inconvenienti lamentati verranno a trovare la loro soluzione. Noi dovremo stare molto attenti, allorché verrà al nostro esame, a formulare quel disegno di legge in maniera che non ne nascano a nessun titolo motivi o pretesti per altre interpretazioni del tipo di quelle che l'onorevole Ducci deplora.

Noi molte volte diamo la colpa agli organi amministrativi — nella fattispecie alla Corte dei conti — di certi loro atteggiamenti verso le leggi, che ci sembrano sabotatorii; ma io penso che, qualche volta, dovremmo anche onestamente confessare che, nella formulazione delle leggi medesime, dal punto di vista tecnico, non siamo sempre tanto felici da poter lanciare l'anatema contro gli altri,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

escludendo il fondamento di ogni anatema che dagli altri contro noi si rivolga...

DUCCI. Perché non lo hanno notato subito?

LUCIFREDI. Le cose si rivelano quando vengono a galla.

DUCCI. Ma cosa ci stanno a fare, allora?

LUCIFREDI. Ogni polemica su questo argomento, comunque, è ormai del tutto sterile. L'importante è che il disegno di legge che il ministro Cassiani ha presentato al Parlamento venga presto in discussione e sia fatto nel migliore dei modi.

L'onorevole Ducci lamentava, fra gli inconvenienti nati dalla legge Tambroni, il fatto che gli armatori si siano affollati a chiedere l'ammissione ai benefici della legge con anticipazione rispetto al momento in cui avrebbero potuto dare inizio all'esecuzione delle commesse, ma io non credo che questo fenomeno debba essere considerato come una dimostrazione di ingordigia da parte degli armatori, desiderosi esclusivamente di approfittare dei benefici maggiori riservati a coloro che arrivano prima. Ci sarà, può darsi, anche questo coefficiente, ma non bisogna dimenticare che chi entra in trattative per affidare una commessa ha il diritto di porre dei termini per avere una risposta, termini che non possono essere superati senza determinare la conseguenza di dirottare le ordinazioni.

Quanto al nuovo progetto di legge, si è parlato da qualche parte dell'insufficienza dello stanziamento previsto, ed io, che non ho quella conoscenza tecnica della materia che mi consenta di confermare o respingere un siffatto rilievo, mi limito ad augurarmi che il ministro dia su questo punto esaurienti spiegazioni nel corso della sua replica. Certo noi dobbiamo considerare la situazione attuale come estremamente favorevole alla accettazione delle commesse. Mi si dice che i cantieri dell'Europa settentrionale non accettino ordinazioni se non per consegna al 1960 o al 1961. Se ciò è vero, è evidente che i nostri cantieri ne sono e ne saranno ancora avvantaggiati, con le più favorevoli ripercussioni sia per l'assorbimento della mano d'opera, sia per l'apporto di valuta estera nel nostro paese.

Queste commesse estere, poi, permettono di fare qualche volta affiorare, tra l'aridità degli argomenti economici propri del settore, delle note di poesia che non possono non fare piacere. Cito ad esempio l'autentica atmosfera di commozione creatasi pochi mesi or sono nel nostro cantiere di Sestri quando si varava una nave che veniva

costruita per conto della marina mercantile svedese. Era madrina una giovane gentile principessa svedese, la quale con nobile ispirazione disse, battezzando la nave: « Possa tu sui mari onorare l'Italia, il paese ove sei stata costruita; possa tu servire la Svezia e portare con gloria sugli oceani la bandiera azzurro-gialla ».

Indubbiamente, quando si è rinunciato — e lo si è fatto giustamente — ad altre soddisfazioni nazionali, basate soltanto sull'uso della forza bruta, poter contare su queste affermazioni di prestigio, basate sulla stima per la nostra capacità di lavoro e sull'intelligente operosità delle nostre maestranze, non può che essere motivo di soddisfazione e di orgoglio. Anche per questo, tutto ciò che si farà per maggiormente acquisire ordinazioni ai nostri cantieri, sarà indubbiamente ben fatto!

Noi discuteremo la legge, presto, speriamo; vedremo che cosa si potrà fare per renderla, se è possibile, migliore, se poi neppure essa dovesse bastare, in un secondo tempo si potrà sempre integrarla, se circostanze più favorevoli renderanno necessarie ancor maggiori disponibilità di fondi.

Detto questo sul tema dei cantieri, passo al tema dei servizi di linea, in modo particolare dei servizi della marina sovvenzionata. Abbiamo il problema delle linee in concessione e il problema delle linee esercite dalle società di preminente interesse nazionale.

Io ho esaminato con attenzione quanto nella relazione dell'onorevole Bima si dice a proposito delle recenti convenzioni del 1954, con le quali si sono date le nuove concessioni per i servizi marittimi di carattere locale. Certo non si può non restare un po' perplessi nel vedere quale è la spesa per questi servizi. Che siano servizi che ad ogni costo devono essere mantenuti, siamo perfettamente d'accordo: nessuno ne chiede la soppressione; sarebbe, oltretutto, impolitico e inumano. Ma siamo proprio sicuri che non si sia un po' esagerato con quelle convenzioni? Siamo sicuri che il risultato dei collegamenti che quei servizi assicurano non si sarebbe potuto ottenere con una spesa un po' inferiore? Io non lo so. Ho detto in principio che parlo qui da matricola, e alle matricole è consentito qualche volta dire anche eresie, nella lusinga che i professori siano disposti a perdonarle, proprio in omaggio alla loro veste di matricole... Certo è che se si esaminano le tabelle pubblicate negli allegati da 1 a 7 alla relazione dell'onorevole Bima, si resta un po' perplessi. Io non dico di più

e, forse, non saprei dire di più. Manifesto però questa mia perplessità e formulo il voto che, se nell'ambito delle convenzioni vi è un qualche modo di far sì che, nella loro concreta applicazione, esse abbiano ad essere meno onerose per lo Stato, si cerchi di farlo. Non si sacrificheranno con ciò gli interessi di quelle isole i cui collegamenti sono in gioco, mentre si renderà un servizio al tesoro, cioè al contribuente italiano.

Passiamo ora al problema delle società di preminente interesse nazionale. A questo proposito è stato agitata da tutti coloro che sono intervenuti in questo dibattito la questione delle necessità dell'intervento dello Stato, e quindi delle sovvenzioni, dato il *deficit* naturale nell'esercizio di queste linee.

Concordo con quanto è stato detto da più parti, e in modo particolare ieri dall'onorevole Dominedò ed oggi dall'onorevole Ducci, sulla necessità assoluta che lo Stato non si disinteressi di questo settore. Siamo d'accordo, lo Stato deve intervenire, ed anche l'Italia — come gli altri Stati stranieri che sono stati ricordati — deve mettere sulle spalle del nostro contribuente quella certa cifra che è indispensabile perché queste linee, che rappresentano un elemento vitale nel quadro dell'economia nazionale, abbiano ad essere mantenute e potenziate.

Alla stessa maniera che noi non possiamo permettere che le strade del nostro paese vengano lasciate intransitabili, e di conseguenza è opera doverosa la costruzione, a carico dello Stato, di strade e di autostrade idonee alle necessità del traffico di oggi, così anche queste linee, queste strade del mare devono essere mantenute. È un'opera pubblica di nuovo genere, ma che il contribuente deve pagare; su questo non vi è dubbio.

Senonché, ricordava opportunamente ieri l'onorevole Dominedò — e a maggior ragione devo ricordare io oggi, perché ebbi l'onore di essere il relatore di quella legge — quando poco più di un mese fa approvammo qui alla Camera la legge sul Ministero delle partecipazioni statali, vi inserimmo un articolo 3, nel quale si dice che, là dove vi sono società a partecipazione statale, le partecipazioni verranno inquadrare in enti autonomi di gestione operanti secondo criteri di economicità. Quindi, anche la Finmare operante secondo criteri di economicità: così si esprime la volontà della nostra Camera.

Vi è contrasto tra questo e quanto poco fa si diceva in merito all'inguaribile, necessario *deficit* nell'esercizio di queste linee? Se ne può discutere. Penso che un inguaribile *deficit*

vi sia, ma, forse, un'inguaribile antieconomicità no. Mi sembra che, quando si giudica dell'economicità di un'attività (e tra l'altro anche dell'economicità di una linea di navigazione) non si debba tener conto grettamente soltanto della differenza tra quello che si spende e quello che si incassa, facendo il conto della serva; bisogna andare più oltre e nella valutazione dell'economicità si debbono far entrare in gioco una serie di altre considerazioni di carattere economico: per esempio, il contributo che queste linee arrecano, per il loro apporto in valuta, al nostro regime dei rapporti commerciali con l'estero.

Io credo che, se di ciascuno di questi elementi si vorrà tenere il debito conto, forse l'antieconomicità potrà escludersi, o apparire, quanto meno, molto ridotta, cessando così il contrasto tra quanto si è voluto nella legge sul Ministero delle partecipazioni statali e quanto oggi si dice a proposito di queste linee di preminente interesse nazionale.

Noi, dunque, dobbiamo ammettere, siamo disposti ad ammettere, e siamo in dovere di ammettere che queste linee portino un onere a carico dello Stato; tutto sta però a valutare bene la portata di questo onere.

Infatti, se sulla necessità dell'intervento si può essere facilmente tutti d'accordo, non so se tutti possiamo essere egualmente d'accordo nel valutare anche il *quantum* di ciò che lo Stato deve rimettervi.

Al riguardo, da parte di alcuni colleghi dell'opposizione di sinistra, è stata affacciata una tesi che è venuta sempre a galla in ogni discussione dei bilanci della marina mercantile: per quale motivo queste società di preminente interesse nazionale debbono esercitare soltanto queste linee forzatamente passive? Perché non debbono svolgere le altre attività, economicamente redditizie, che oggi sono lasciate agli armatori privati? Perché vi deve essere questa distinzione fra l'armatore privato che guadagna, e lo Stato-armatore, che prende le linee nel cui esercizio si perde?

Io debbo dire che, coerentemente a quanto del resto ho sostenuto in sede di legge per il Ministero delle partecipazioni statali, non mi sento in modo alcuno di aderire a questa tesi. Che lo Stato debba intervenire dove ve ne sia la necessità, e che per mantenere queste linee l'intervento dello Stato sia indispensabile, ché altrimenti queste linee non funzionerebbero, siamo perfettamente d'accordo. Ma che lo Stato, sulla base di questa premessa, e quasi a titolo di compensazione, debba anche assumere compiti che l'iniziativa privata

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

svolge in modo sufficiente rispetto alle necessità, in regime di concorrenza, io francamente non approvo, e sono decisamente contrario a ogni idea di allargare la sfera dell'attività delle società di navigazione che fanno capo alla Finmare.

Io non ho alcuna prevenzione nei confronti di nessuno; temo però che l'attribuire altri compiti, oltre a quelli che già esercitano, a queste società, sul presupposto che si tratti di attività economicamente vantaggiose, porterebbe forse soltanto ad un risultato: aumentare il loro *deficit*. È evidente che non ho nessun elemento positivo per poter affermare questo; però una certa esperienza di vita mi fa intuire che non sarebbe opportuno seguire questa strada.

Di conseguenza, non mi sento affatto di formulare un voto affinché sia estesa a nuovi settori l'attività di queste società, e non mi sento di condividere quell'idea che, nell'altro ramo del Parlamento, nel corso della discussione del passato bilancio, trovò un autorevole interprete nel senatore Ravagnan, il quale affermava che le aziende della Finmare dovrebbero esercitare « una funzione di pilota e di propulsore di tutta l'economia nazionale ».

Se, nei settori di loro competenza, queste società assolveranno bene ai loro compiti, noi avremo tutti i motivi per esserne lieti; ma affidare ad esse nuove funzioni, fuori dei loro settori, credo che costituirebbe un grosso errore.

Io penso dunque che, rinunciando a ogni estensione, quello che a noi spetta fare sia studiare bene, in vista del loro imminente rinnovo, le convenzioni con queste società, l'impronta da dare ai nuovi contratti e le modalità da inserire in essi affinché, pur realizzando gli scopi cui tende l'intervento dello Stato in questo campo, gli interessi dello Stato e dei contribuenti siano doverosamente salvaguardati.

Sono perfettamente d'accordo con quanto al Senato dichiarava, nella seduta del 26 aprile, il ministro Cassiani, quando, parlando precisamente di questo argomento, affermava: « Occorre abolire l'attuale sistema di integrazione di bilancio, attribuendo a ciascuna società una sovvenzione annua per l'esercizio delle linee ad esse attribuite ». Dovremo discutere a fondo questo problema. Certamente, penso che sarà un'ottima cosa se quello strano sistema, inaugurato venti anni fa, sarà messo da parte, cioè quel sistema, per il quale alla fine di ogni anno si va a vedere quanto una determinata società abbia perso e poi il Tesoro interviene a pagare queste perdite,

garantendo in più una certa percentuale di utili agli azionisti della società.

A me sembra che questa sia una posizione di eccessivo comodo, una posizione che non incita a migliorare, perché si sa che, comunque vadano le cose, guai non capiteranno, in quanto vi sarà sempre l'intervento provvidenziale dello Stato. Ritengo pur io che questo sistema debba essere senz'altro eliminato, e che si debba invece arrivare alla fissazione di una sovvenzione predeterminata per ogni linea, come ha suggerito la Commissione di studio che su questo specifico tema ha lavorato per conto del C. I. R. Ha proposto quella Commissione che tale cifra base venga poi riesaminata periodicamente: si parla al riguardo di « una revisione periodica delle sovvenzioni di esercizio, ancorandole esclusivamente alla dinamica degli introiti e degli indici generali dei costi e dei trasporti ». Le espressioni sono indubbiamente suggestive: si tratterà di vedere poi, concretamente, quali saranno gli elementi che dovranno essere valutati.

D'accordo su questa revisione dinamica, il punto fondamentale, a mio avviso, rimane la determinazione del punto di partenza, cioè del *quantum* della sovvenzione da darsi all'inizio della convenzione, quel *quantum* cui poi dovrà riferirsi la revisione dinamica. Ora, sempre da incompetente quale io sono in questa materia, mi sia consentito esprimere qualche dubbio sulla bontà della valutazione base proposta da quella commissione del C. I. R. cui facevo poc'anzi riferimento. Essa ha suggerito, come punto di partenza, di concedere alla società di preminente interesse nazionale, nel loro complesso, una sovvenzione per l'ammontare di circa 26 miliardi all'anno; si parte cioè dal presupposto che 26 miliardi all'anno siano le perdite logiche, naturali, insopprimibili dell'attività di queste società. Si dice anche che, in sostanza, questa cifra non deve impressionare, perché essa non rappresenterebbe altro che il « conguaglio valutario », in moneta attuale, delle sovvenzioni del 1938, che erano dell'ordine, se non erro, di 498 milioni.

Ora vorrei a questo riguardo osservare, sempre da incompetente: è vero che con il mutato valore del denaro più o meno queste due cifre sono in rapporto di conguaglio valutario; però non dobbiamo dimenticare che nel 1938 queste società avevano 241 navi, che rappresentavano 1 milione 486 mila tonnellate di naviglio.

Oggi — dati 1953 — le navi sono 88 e il tonneggio è di 589 mila tonnellate, il che significa che siamo su un ordine di grandezza

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

che è poco più di un terzo di quello del 1938. Se vi è un *deficit*, evidentemente esso deve essere rapportato all'attività che si svolge, al numero delle navi, al loro tonnellaggio. Se il *deficit* è rimasto tal quale, mentre il numero delle navi e il tonnellaggio sono ridotti del sessanta per cento, evidentemente il concetto del conguaglio valutario non è invocato a proposito...

Per questo mi auguro che, quando il problema sarà discusso in questa sede, si tenga conto anche di questa mia modestissima osservazione e si cerchi di vedere se sia possibile partire da una sovvenzione iniziale su basi più basse, che consentano bensì di realizzare tutti indistintamente gli scopi cui con l'intervento dello Stato si tende, ma al tempo stesso spingano la gestione Finmare verso criteri di maggiore economicità, e tutelino un poco di più gli interessi dei contribuenti italiani.

Perché ciò sia possibile, sarebbe certamente utile che prima della stipulazione delle nuove convenzioni si potesse in qualche modo provvedere all'eliminazione, al consolidamento o a qualche cosa di simile per quell'arretrato di crediti che le società di navigazione di preminente interesse nazionale hanno nei confronti dello Stato, arretrato che, come appare dall'allegato n. 13 alla relazione Bima, le cui cifre si leggono con molta preoccupazione, al 30 giugno 1956, salvo errori, ammonta a 37 miliardi. Sarebbe bene elidere in qualche modo questa partita, perché non abbia poi ad essere considerato tra i componenti necessari del *deficit* delle società di preminente interesse nazionale il grave carico passivo degli interessi che esse debbono accollarsi di fronte a questo debito, che lo Stato non paga. Questa è una situazione patologica, che non può costituire la base per la valutazione del normale *deficit* di esercizio delle linee delle suddette società ai fini della determinazione della sovvenzione da concedere. Questo aspetto del problema dovrebbe essere tenuto presente.

Comunque, al momento opportuno, vi sarà indubbiamente molto lavoro per il ministro, e siamo sicuri che egli vi si dedicherà con quella passione che lo distingue e con quello spirito di equilibrio che egli sempre mette nei problemi di cui si occupa. In quella sede, del rinnovo delle convenzioni, onorevoli colleghi, dovrà anche esaminarsi un poco il famoso problema del riequilibrio fra il settore Adriatico e il settore Tirreno, che rappresenta un po' una specie di punto ricorrente di tutte le discussioni che in

questi ultimi anni si sono fatte in sede di bilancio. È tutta una serie continuata di lamentazioni che abbiamo sentito da nostri colleghi in altre discussioni ed anche in questa intorno alla cattiva sorte toccata, negli anni del dopoguerra, all'Adriatico rispetto al Tirreno. Vi è stata tutta una serie di interventi in proposito: ricordo, a caso, quelli dell'onorevole Gatto, che per vari anni ha insistito su questo argomento; ricordo l'ordine del giorno al Senato dell'onorevole Di Crollalanza, la relazione colà del senatore Sammartino, nonché, ultimo, l'intervento di stamane del collega Troisi, il quale ha ripreso con passione questo argomento. Ogni volta che si tratta questa materia, da taluni si leva un'accusa nei confronti dei porti tirrenici, come se questi avessero voluto fare la parte del leone.

Senza voler entrare in una polemica, che particolarmente in sede di bilancio non sarebbe opportuna, ritengo che una parola serena debba essere detta, per ristabilire a questo riguardo la verità delle cose. Si dice sempre che i porti del Tirreno, particolarmente Genova, avrebbero in questi anni preso per sé linee e navi che non erano loro prima della guerra. Questo non corrisponde assolutamente alla verità delle cose. Ciò è dimostrabile con un confronto tra le linee di navigazione di preminente interesse nazionale esistenti prima della guerra e quelle che esistono oggi.

È un confronto che è agevole fare, e dovrebbe essere istruttivo.

Si può prescindere, ai fini di questa indagine, dal considerare il terzo settore di traffico, cioè quello servito dalla Tirrenia, perché i servizi di questo settore riguardano prevalentemente le comunicazioni tra il Tirreno e il Mediterraneo occidentale e le poche linee di esso facenti capo all'Adriatico sono state tutte ripristinate. Basta quindi considerare gli altri tre settori.

Nel primo settore, che è quello della società Italia, il confronto ci dice che delle linee dell'anteguerra che non sono state ripristinate ad oggi ce ne sono due, la 187 a (Genova-New York merci) e la 188 (Genova-Golfo Messico merci), che toccavano il Tirreno, e tre, la 184 (Trieste-Sud America), la 187-b (Trieste-New York merci) e la 189 (Trieste-Golfo Messico merci), che interessavano l'Adriatico. Spostamenti di linee dall'uno all'altro mare, nessuno.

Nel secondo settore, di spettanza del Lloyd Triestino, per quanto riguarda le linee passeggeri si nota che le due che anteguerra

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

facevano capo a Trieste (154 Trieste-Gibuti e 164 Trieste-estremo oriente) sono state sostituite da due nuove pure facenti capo a Trieste, una per il Sud Africa e l'altra per i viaggi degli emigranti in Australia; al contrario, delle sette linee che anteguerra partivano dai porti tirrenici tre sole (la 152, la 163 e la 170) sono state ripristinate, mentre quattro altre sono venute meno, e precisamente la 159 (Genova-Gibilterra-Sud Africa), la 153 (Genova-Gibuti), la 151 (Napoli-Gibuti) e la 155 (Napoli-Genova-Massaua-Chisimaio): posizione di netto sfavore, questa, per i porti tirrenici. Quanto alle linee merci, vi sono stati alcuni accoppiamenti e alcuni spostamenti di porti di destinazione, ma i rapporti Tirreno-Adriatico non sono stati in alcun modo alterati. Anche in questo settore, spostamenti dall'uno all'altro mare, nessuno.

Circa il quarto settore, infine, che è quello servito dalla società Adriatica, è indubbio che il traffico dei porti adriatici è rimasto sacrificato, per il mancato ripristino di otto linee passeggeri dell'anteguerra (41, Venezia-Gravosa; 42, Venezia-Albania-Bari; 44, Bari-Durazzo; 45, Venezia-Dalmazia-Bari; 50, Trieste-Pireo-Alessandria; 51, Venezia-Pireo-Alessandria; 51-bis, Brindisi-Alessandria; 55, Trieste-Palestina-Siria) e di una linea merci (59, Trieste-Mar Nero-Danubio). A parte però le ovvie ragioni politiche di alcuni di tali mancati ripristini, è certo che i porti tirrenici non hanno visto istituire se non le tre linee passeggeri e le due linee merci, che già anteguerra da essi partivano. Neppure qui, pertanto, spostamento alcuno.

Risultato del confronto è, dunque, che neppure una delle linee che facevano capo all'Adriatico è stata trasferita a Genova. Talune linee che interessano i porti adriatici — questa è la verità — non sono state ripristinate, ma non vi è stato un trasferimento di linee dall'Adriatico al Tirreno. Le linee che attualmente esistono nel Tirreno sono meno numerose di quelle del 1938: anch'esse sono state falcidiate, seppure in misura minore rispetto a quelle dell'Adriatico. Pertanto siamo perfettamente concordi nella richiesta, avanzata dai colleghi rappresentanti delle regioni adriatiche, di ripristinare le vecchie linee e di destinare ad esse nuove navi, beninteso nei limiti consentiti o imposti dalla situazione politica ed economica di oggi: ciò su cui non possiamo convenire è la richiesta che, per giungere a questo, si tolgano le linee e le navi che sono state sempre di pertinenza del settore tirrenico, e devono continuare ad esserlo per ovvie ra-

gioni di carattere geografico ed economico, dato che il traffico è quello che è, ed obbedisce assai più alle leggi insite nella situazione dei luoghi che non a quelle che nascono dalla volontà degli uomini.

Si è rilevato giustamente che ogni qualvolta si è disposto qualche spostamento, ad esempio passando al porto di Trieste il *Saturnia* ed il *Vulcania*, che prima facevano capo a Genova, ciò è avvenuto solo in parte a vantaggio dei porti adriatici, mentre in più larga parte se ne sono avvantaggiate le marine straniere, le cui navi hanno acquisito buona parte del traffico che prima era svolto da quelle navi nel porto di Genova. In tale operazione l'Italia non ci ha certamente guadagnato, come non ci guadagnerebbe se si insistesse su operazioni del genere, basate su artificiosi tentativi di deviare il traffico dalle sue linee naturali. Ci guadagnerà, invece, se si ripristineranno il più largamente possibile le linee dell'Adriatico, come è giusto, per le esigenze del traffico che dell'Adriatico è proprio. Non immiseriamoci in polemiche, per toglierci l'un l'altro qualcosa, da regione a regione; non parliamo, per carità, amico Troisi, di fratture che si verificherebbero in Italia tra oriente e occidente, e che si aggiungerebbero a quella tra settentrione e mezzogiorno! L'Italia è una, anche e soprattutto di fronte ai problemi dei traffici marittimi; se lo dimenticassimo, non faremmo gli interessi della nostra economia nazionale!

Non ho dubbio alcuno: il ministro si informerà a questi criteri, quando si stipuleranno le nuove convenzioni, e vi si uniformerà anche per quella contesa, che è sorta in seguito alla richiesta dei gruppi economici del porto di Napoli, i quali hanno reclamato alcuni mesi fa il trasferimento da Genova a Napoli del porto d'armamento della *Cristoforo Colombo* e della *Andrea Doria*.

FARALLI. Portano via Genova!

LUCIFREDI. Io non voglio arrivare alla affermazione dell'onorevole Faralli, ma certo è che da quando ci sono i traffici di linea, cui queste navi sono adibite, il loro porto d'armamento è sempre stato Genova: non esiste una sola ragione logica per cui esso debba essere sottratto a Genova per portarlo a Napoli.

Si è detto, a Napoli, che va tenuto presente che in quel porto sbarcano circa tre volte tanti passeggeri provenienti dall'America, che non a Genova. Ma bisogna tener presente che tra i motivi di questa differenza sta il fatto essenziale che Napoli è il primo porto di approdo in Italia e l'ultimo di partenza. Il

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

passaggero che viene d'oltreoceano ha quindi tutto il vantaggio di sbarcare a Napoli e di imbarcarvisi al ritorno, perché di tanto allunga il suo soggiorno in Italia. Succederebbe tutto l'opposto se a Napoli fosse il capolinea, e a Genova si arrivasse prima, e da Genova si partisse dopo.

Questo, quanto ai passeggeri. Ma un fenomeno opposto vi è poi per quel che si riferisce alle merci, che sono a Genova tre volte tante di quelle sbarcate a Napoli. Se a Genova la nave si dovesse fermare solo per una sosta di alcune ore, ed il porto d'armamento fosse a Napoli, sicché mancasse il tempo per lo sbarco delle merci a Genova, l'unico risultato sarebbe che le merci destinate all'Europa centrale e settentrionale verrebbero caricate su altre navi, battenti bandiera straniera, facenti capo a Genova, oppure, peggio, su navi dirette a Marsiglia: il che penso sia cosa che nessuno in Italia possa desiderare. Non è che si difenda Genova perché si vuole difendere Genova; non ci si dimentichi che Genova è il primo porto italiano, e che ciò che Genova perde, come primo porto italiano, va a tutto vantaggio di Marsiglia, e quindi dell'economia di un altro Stato. C'è quindi un interesse nazionale, e non solo un interesse locale, a che il porto di Genova continui ad essere potenziato nei suoi servizi. Guai se lo si dimenticasse quando si procederà al riassetto delle linee nel quadro delle nuove convenzioni!

E sarà — e con questo vengo all'ultima parte del mio intervento — una bella cosa se, quando si affronterà tale riassetto, non si mancherà di mettere quel problema in collegamento col problema delle linee aeree. Oggi l'interdipendenza tra la nave e l'aeroplano non può essere in nessun modo contestata, e bisogna che anche in questo settore se ne tenga conto. Voglio rinnovare anch'io il mio voto caloroso perché anche nel settore amministrativo, come già nel settore legislativo, i problemi della navigazione marittima e quelli della navigazione aerea abbiano ad essere trattati congiuntamente ed affidati ad un unico organismo. L'onorevole Dominedò ricordava ieri un ordine del giorno che avemmo a presentare qui insieme fin dal 1949 su questo argomento, per chiedere la unificazione degli organi amministrativi della marina mercantile con quelli della navigazione aerea. Io posso andare ancora più indietro nel tempo e ricordare che fin dal 2 dicembre 1947, ad una sollecitazione della Presidenza del Consiglio, il Ministero della difesa rispondeva di non avere nulla in contrario a che l'aviazione civile fosse staccata dal Ministero della difesa-aeronau-

tica, per essere organizzata a parte. Si può dire che questo voto sia stato espresso in una quantità di circostanze, ed ho avuto io stesso l'occasione di occuparmene ripetutamente nei quattro anni in cui ebbi sulle spalle il non lieto compito della riforma dell'amministrazione.

Avevo allora l'illusione, scomparsa poi come altre, che potesse venire un bel momento in cui tutti i problemi di competenza degli uffici che rappresentano punti morti della nostra organizzazione amministrativa (come tutte le questioni riguardanti le sfere di attività poste a cavallo tra un ministero e l'altro, quelle zone grigie in cui non si sa chi deve intervenire o lo si sa anche troppo, ma l'intervento spetta ad organi diversi, i quali non intervengono come dovrebbero) potessero essere risolti in una visione unitaria delle esigenze dell'organizzazione amministrativa, con un unico disegno di legge, in applicazione dell'articolo 95 della Costituzione.

L'illusione è tramontata, e siamo ormai sulla via dei ritocchi parziali, che è indubbiamente pericolosa e crea dei grossi inconvenienti. Ma ormai ci siamo; abbiamo approvato l'istituzione del Ministero delle partecipazioni statali, il Senato discute del Ministero dell'igiene e della sanità e del Ministero per il turismo, lo sport e lo spettacolo; abbiamo in discussione davanti alla I Commissione la questione del commissariato dell'emigrazione, e via dicendo. Si sta insomma procedendo al riordinamento a tappe, settore per settore. Penso che sarà veramente una ottima cosa se, in questo quadro, si arriverà in maniera decisa all'unificazione anche del settore della navigazione, mettendo insieme il settore della marina mercantile e quello della navigazione aerea.

So che il ministro già davanti all'altro ramo del Parlamento si è dichiarato favorevole a tale orientamento, e mi auguro che si possa raggiungere presto questo obiettivo. Non credo che sia sufficiente un unico ministero, come da qualche parte è stato proposto, per disciplinare tutti quanti i problemi dei trasporti. Ritengo infatti che il problema dei trasporti su strada e per ferrovia abbia bisogno di un'organizzazione sua, distinta da quella della navigazione marittima ed aerea. Non si tratta qui comunque, a mio avviso, dell'istituzione di un nuovo ministero: si tratta dell'unificazione nel ministero che già esiste delle competenze relative ai due settori della navigazione.

Molte volte dei colleghi sono intervenuti appassionatamente a questo proposito nelle nostre discussioni; ricorderò ad esempio l'ono-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

revole Veronesi e l'onorevole Di Bella. Conduciamola in porto questa iniziativa. In tale sede, onorevole ministro, si potrà anche tener conto delle giuste osservazioni che ella più volte ha avuto occasione di fare in merito alla deficienza di personale del suo ministero. Un riordinamento ci vuole, con riguardo sia agli uomini, sia ai locali degli uffici, i quali pure necessitano di un'azione rinnovatrice, e direi, ringiovanitrice.

Quando tutto questo si farà, confido che da parte dell'onorevole ministro si terrà conto anche delle esigenze degli uffici decentrati del suo ministero. A questo riguardo, non dimenticando che il Ministero della marina mercantile fu, insieme con il Ministero dell'interno, il primo a rispondere all'appello quando si trattava di realizzare la legge delega per il decentramento amministrativo, e concordò a tal fine due decreti legislativi il primo dei quali è entrato in vigore quasi da due anni, sarei veramente lieto se l'onorevole ministro potesse dirci nella sua replica qualche cosa in merito ai risultati che nell'ambito del suo ministero quel decentramento ha dato. Se n'è avuta l'applicazione concreta? Ha portato qualche beneficio? Avrei molto caro di saperlo, non fosse altro per quel tanto di paternità che ho anche io in quei provvedimenti legislativi.

E poiché anche di questo in quei decreti si parla, gradirei pure sapere, per quel che si riferisce all'azione di vigilanza costiera contro i pescatori di frodo — azione tanto importante di cui nel settore della pesca così vivamente si deplora l'assenza — se, sulla base di quella norma di decentramento, si sia potuto ottenere qualche cosa di più, o se le cose siano rimaste così come in precedenza erano, cioè in condizioni non molto soddisfacenti.

Io ho finito, onorevoli colleghi, e formulo un augurio a lei, signor ministro: l'augurio che a lei possa toccare in sorte di portare all'approvazione della Camera tre provvedimenti: il disegno di legge integratore della legge Tambroni, che effettivamente assicuri, secondo tutte le necessità, il lavoro futuro ai nostri cantieri; le nuove convenzioni per le società di preminente interesse nazionale, con formule che siano idonee alla tutela dell'interesse pubblico in tutti i suoi aspetti, sia per lo sviluppo dei nostri traffici che per la salvaguardia dei nostri contribuenti; infine, il disegno di legge che realizzi l'unificazione dei servizi della marina mercantile con quelli della navigazione aerea.

Se ella, onorevole ministro — e io glielo auguro con tutto il cuore — riuscirà a recare all'approvazione del Parlamento questi tre

provvedimenti, e riuscirà ad ottenerla, colla sua intelligente attività, nella sua operosa modestia ella, onorevole ministro, avrà dato il miglior contributo allo sviluppo della nostra attività di navigazione, che è tanta parte della vita del nostro paese. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

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

DE TOTTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, prendo la parola nella sede del bilancio della marina mercantile perchè mi ha destato sorpresa il riscontrare che, mentre nella relazione Sanmartino al Senato si è parlato diffusamente dell'accordo tra l'Italia e la Jugoslavia relativo alla pesca in Adriatico, nulla a riguardo si trova nella relazione del collega Bima. E ciò soprattutto per il fatto che, nell'opinione pubblica, v'è grande aspettativa di conoscere il genuino pensiero del governo in relazione agli sviluppi di tale accordo, alle sue conseguenze ed ai suoi risultati. Tale argomento è giornalmente di attualità e fa ampiamente parlare la stampa italiana e straniera; il Parlamento ha il dovere di rendersi interprete di uno stato d'animo di preoccupazione e di incertezza largamente diffuso nel paese.

Ho preso la parola, onorevole ministro, anche perchè io, cresciuto sulle coste istriane e sulle coste dalmate, ho tuttora davanti agli occhi lo spettacolo meraviglioso che si accompagna al ricordo dei miei primi anni di giovinezza, delle centinaia di motopescherecci, di trabaccoli e di bragozzi che da Chioggia e dalle altre zone adriatiche venivano da noi per lunghi e fruttuosi periodi di pesca; uno spettacolo che a noi dava un senso di vera letizia: letizia costruttiva e operosa.

Tutte queste ragioni, politiche e sentimentali, mi spingono ad intervenire oggi brevemente sui vari aspetti del grave problema.

Ritengo che si debba uscire dall'equivoco nei riguardi di questo trattato. Bisogna cioè chiarire a noi stessi i termini di una evidente alternativa: dobbiamo ascoltare la voce ufficiale di chi con scarsissima competenza lo ha firmato, oppure la protesta di tutte le associazioni di pescatori, da Grado alle Puglie, che si sono schierate nettamente a sfavore? Non sono onorevole ministro, proteste di esasperati nazionalisti; ma di padri di famiglia i quali da generazioni vivono con la pesca ed oggi si trovano nella condizione di non sapere più quale potrà essere il loro avvenire.

È necessario chiarire — e ne colgo l'occasione — tutto il complesso dei nostri rapporti

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

con la Jugoslavia; rapporti che nell'accordo in questione appaiono di particolare attualità.

Il problema di fondo, onorevole ministro, è quello di chiarire se si debba in tutta coscienza e con animo sereno credere veramente nella buona fede jugoslava. Voi affermate di nutrire fiducia; lo fate per una finzione diplomatica, oppure pensate veramente, come andate affermando in tutte le relazioni, che il Governo italiano possa essere pienamente soddisfatto della situazione?

Nel mio intervento sul bilancio degli esteri del settembre scorso, avevo già accennato come, al lume dell'esperienza del *memorandum* di intesa, scarso credito si dava da parte degli ambienti interessati alla possibilità di una risoluzione favorevole per il popolo italiano della controversia sulla pesca in Adriatico.

Ora, dopo la firma, malgrado la frequenza degli incidenti in Adriatico, si è giunti alla continua riaffermazione da parte governativa che gli accordi rappresentano una grande meta raggiunta dalla diplomazia italiana a vantaggio della nostra marineria.

Mi permetto di osservare come sin dai primi giorni successivi alla firma, gli ambienti più informati, e in particolare quelli giuliani e dalmati, si sono espressi immediatamente, non per ragioni politiche, ma per considerazioni obiettive, contro i termini dell'accordo.

Il motivo fondamentale di tale opposizione consiste nella stessa formulazione dell'articolo 9, che dice testualmente: « In caso di contestazione, per decidere se un battello da pesca italiano ha pescato dentro le zone previste dal presente accordo o fuori di esse, faranno fede le contestazioni delle competenti autorità jugoslave ». È evidente che tale articolo non concede all'Italia nemmeno una minima garanzia. Si è mai vista, prima d'ora, in un protocollo, stipulato fra stati sovrani, una clausola simile che, senza alcuna possibilità di opposizione legale, dà ragione ad una delle due parti a danno della seconda? Che dà sempre e comunque ragione agli slavi, dichiarando fin d'ora bugiarde, e quindi indegne di essere prese in considerazione, le ragioni dei nostri pescatori? Non crediamo che vi sia nessun precedente in proposito. « Conclusioni? » si domanda il direttore di *Difesa adriatica*, giornale dei giuliani e dalmati, nel numero del 10 marzo: « Ci sembra che sia assai facile trarle, soprattutto a tener presenti i termini dell'accordo Bastianetto del 1949 che pure fu tanto giustamente e ferocemente criticato. Quell'accordo, infatti, a confrontarlo con l'attuale era un autentico capola-

voro. Soprattutto perchè — va aggiunto — era stato firmato quando noi e la Jugoslavia ci facevamo reciprocamente la « faccia feroce » con relativi dispettucci. Ora invece siamo amici! Ma questa volta dicono gli officiosi non paghiamo un soldo, mentre, con l'accordo Bastianetto era a nostro carico un pesantissimo canone annuo! Grande argomento, in verità... Ma, se così fosse, perchè mai è stato necessario abbinare ai negoziati per la pesca le difficilissime trattative economiche? Evidentemente, se anche nessuna cifra è stata messa in bilancio per pagare direttamente le concessioni di pesca, noi paghiamo ugualmente alla Jugoslavia... il diritto di pescare a casa nostra o in alto mare. L'unica differenza consiste in questo: che, mentre Bastianetto aveva presentato il conto senza truccarlo, Storoni l'ha mascherato, travestendolo da accordo per la cooperazione economica. E, se un'altra differenza sostanziale va registrata, si tratta di una differenza di cifre. Allora la pesca ci costava 700 milioni all'anno. Oggi ci costerà, come minimo, quarantacinque milioni di dollari ».

Più duro ancora il linguaggio de *L'Arena di Pola*, settimanale dell'irredentismo giuliano e dalmata, che nel suo editoriale del 14 marzo parla di « capitolazione » e di « beffa ». Commentando la situazione, l'articolista conclude con queste testuali affermazioni: « Ormai è fin troppo chiaro e manifesto che la linea della politica condotta da alcuni anni verso la Jugoslavia comunista, non deriva assolutamente da una fonte di ispirazione e di guida verso la difesa degli interessi nazionali, ma da sedi nelle quali gli interessi dell'Italia sono evidentemente subordinati ad altri interessi, politici o di diversa natura, comunque contrari ai nostri. Altrimenti riesce del tutto impossibile spiegare e giustificare una politica sì nefasta, avviata su un piano inclinato lungo il quale non si distingue più fin dove la nostra diplomazia riesce a non confondersi con ingerenze e convenienze di parti interessate. Perchè la verità è che si parla ormai troppo di affari, di combinazioni industriali, commerciali, finanziarie confusi con la politica introdotta nei riguardi della Jugoslavia, e sul tavolo di tutti questi patteggiamenti più o meno leciti, vengono sacrificati i superiori interessi nazionali ».

La prima responsabilità italiana, però, onorevole ministro, non è tanto della politica estera, a mio avviso, quanto del suo stesso ministero. Non è forse sua personale responsabilità, in quanto all'epoca del suo insediamento la nostra delegazione era con tutta probabilità già costituita. Comunque, essa è stata

formata senza interpellare nessuna delle associazioni più qualificate, giuliane e dalmate, le quali non soltanto avrebbero potuto fornire dati preziosi, ma sarebbero anche state in grado di segnalare tutto il personale tecnico necessario alla formazione della delegazione stessa.

Onorevole ministro, noi riteniamo che una nazione non possa così palesemente disinteressarsi di problemi tanto vitali; al punto da non curarsi di inserire in una commissione nella quale si debbano discutere tecnicamente i problemi della pesca sulle coste orientali dell'Adriatico, almeno un componente che veramente conosca tali zone, sotto ogni aspetto.

Il secondo errore è stato quello di nominare presidente di tale commissione un incompetente come Storoni, diplomatico improvvisato; il quale, per prima cosa, per sua stessa dichiarazione preferì ricorrere alla « fantasia » dei politici piuttosto che alla concretezza dei tecnici. Con tali premesse, evidentemente, il risultato era scontato in partenza; in quanto è assurdo sperare di concludere buoni trattati soltanto con la fantasia.

Infatti, sul piano di una diplomazia fantasiosa e inconcludente, i nostri diplomatici dilettanti a Belgrado hanno ritenuto di dover cercare la « distensione » in Adriatico a spese dell'Italia anziché sul piano della dignità e della giustizia distributiva.

Conseguenza immediata e forse non del tutto casuale, la cattura, nello stesso giorno della firma del patto, e cioè il primo marzo, di tre nostri motopescherecci.

Tale assoluta disfatta diplomatica e mercantile era apparsa sin dal primo momento, attraverso le stesse dichiarazioni di Storoni, il quale (e mi meraviglio che un liberale rinunci così decisamente alle sue tradizioni risorgimentali e al suo nazionalismo), è stato costretto subito a difendere il suo operato nel clima di un non ben definito europeismo distensivo. Dopo le dichiarazioni molto esplicite del ministro titino Stane Pavlic, presidente della delegazione jugoslava, il quale ebbe a dichiarare che il trattato non avrebbe avuto praticamente nessun valore, in quanto « la collaborazione e la politica di avvicinamento richiederanno ulteriori sforzi da ambo le parti », Storoni dal suo canto diede questa testuale interpretazione agli accordi: « L'Adriatico è un piccolo mare comune. Non è possibile, specie per dei battelli da pesca, seguire delle rotte difficilmente controllabili, ristrette fra zone proibite. Ciò può determinare incidenti assai nocivi per le amichevoli relazioni fra i due

paesi. Si è cercato quindi di eliminare, per quanto possibile, dal centro dell'Adriatico le zone finora interdette ai pescatori italiani ».

Prima osservazione a questa gratuita definizione del « piccolo mare comune », è che, se mai, l'Adriatico è un mare comune tra italiani e italiani: gli italiani della costa occidentale e quelli delle coste istriane e dalmate, nella secolare tradizione delle nostre repubbliche marinare. Gli slavi, nel corso dei secoli, non hanno invece mai avuto come consuetudine l'arte della navigazione e la pratica della pesca.

Ma la questione fondamentale è la precisa affermazione, contenuta nel citato articolo, del giudizio unilaterale nei casi di contestazione. Inutile dunque mascherare con parole più o meno fantasiose questa autentica sconfitta diplomatica, che ci costringe a subire, in base a un trattato che dovrebbe porre i contraenti su piede di parità, qualsiasi sopruso dall'altra parte.

In conclusione, anche questo trattato, come il *memorandum* di intesa, se formalmente è bilaterale, in realtà viene rispettato soltanto unilateralmente.

Al primo avvertire dal levarsi da ogni parte di voci di protesta per il firmato accordo, da parte governativa si disse timidamente che in fondo la maggioranza degli italiani non aveva affatto protestato e che le lamentele pervenivano soltanto da alcuni ambienti influenzati da correnti fasciste o irredentiste.

Ma non credo, onorevole ministro, che si possa in buona fede sostenere una tale tesi, quando a protestare sono tutti i nostri pescatori dell'Adriatico. Già nelle prime settimane di marzo i triestini, gli istriani profughi e quelli di Grado, riuniti in assemblea, dichiarano in un ordine del giorno votato all'unanimità che l'accordo è radicalmente sbagliato. Non c'è parte che si salva: durata, condizioni, estensione delle zone, acque territoriali, corridoio nel golfo di Trieste, approdi di fortuna. ecc.; tutto è sancito in termini che non tengono alcun conto delle necessità dei nostri pescatori e che pertanto rendono nullo l'accordo sul piano della applicazione.

Ella, onorevole ministro, sarà stato certamente informato di tale assemblea e di tale ordine del giorno; eppure, senza curare tali notizie, ai primi di aprile, ha voluto personalmente esprimere la piena soddisfazione per la firma dell'accordo, mettendo in rilievo il fatto che per la nuova edizione della « pace nei pesci » l'Italia non pagherà alcun canone. E lo ha ripetuto due volte: la prima accennando al precedente di Bastianetto, la seconda ri-

cordando come, sulla base di preliminari scambi di idee, il canone richiesto sarebbe stato rilevante.

Ci sembra appena necessario ricordare che se per l'accordo Bastianetto ci fu richiesto un canone piuttosto elevato, in compenso le concessioni jugoslave erano più consistenti di quelle odierne. Allora, tuttavia, il Parlamento non volle ratificare la convenzione perchè ritenne che i benefici dell'accordo non compensavano lo esborso di settecento milioni annui. Ora invece cosa accade? Che in luogo di quei 700 milioni, ritenuti eccessivi, ci apprestiamo a pagare la bellezza di sessanta milioni (ma di dollari!), di cui 45 come apertura di credito e 15 in conto riparazioni. I conti quindi non tornano.

Interessante su tale argomento l'inchiesta svolta per un settimanale indipendente, spesso favorevole al Governo, da Augusto Guerriero. Egli si è recato personalmente, porto per porto, a interrogare i marittimi, dopo di che sul numero del 1° aprile di *Epoca* ha dovuto riconoscere in termini chiari come il trattato non trovi alcuna rispondenza in nessuna categoria di pescatori adriatici.

Negli stessi giorni i pescatori di Chioggia vanno preparando uno sciopero contro « l'accordo-burletta », che rappresenta un altro « deplorabile infortunio » sul tipo della fallimentare convenzione del 13 aprile 1949. Il comitato di studio dei problemi della pesca di Chioggia deplora di non essere stato interpellato come promesso, dopo aver presentato ai ministeri competenti una relazione particolareggiata; e fa esplicita accusa ai negozianti italiani di aver ceduto su tutti i punti senza tener conto delle necessità dei pescatori italiani. Chioggia è il centro più affollato di scafi motorizzati e da secoli ha sempre esercitato la pesca lungo la costa istriana. Ora praticamente i chioggiotti sono stati esclusi dalle acque istriane; nel tratto loro assegnato per soli 20 battelli è consentita esclusivamente la pesca da fermo, con piccoli motopescherecci, e solo per il brevissimo periodo di tre settimane. Così la flottiglia chioggiota composta di 380 pescherecci rimane imbottighata nelle sue povere acque territoriali senza la possibilità di uno sbocco che permetta una qualsiasi attività nei cinque mesi che vanno dal novembre al marzo.

Ecco perchè armatori ed equipaggi si sono coalizzati per reclamare concreti provvedimenti governativi.

Ma più che le considerazioni di carattere recriminatorio, valgono i fatti. L'11 aprile motovedette jugoslave catturano 20 moto-

pescherecci, tutti appartenenti a porti marchigiani; i nostri natanti vengono condotti a Sebenico. Non mi intrattengo su questo episodio in quanto la stampa ne ha largamente parlato. Voglio solo ricordare come l'avvenimento abbia avuto immediata eco in Parlamento. Nella seduta del 12 aprile, tutti i gruppi presentarono interrogazioni urgenti su questo inaudito atto di pirateria. Venne allora in aula il sottosegretario Folchi, quasi trionfante, a dirci che era lieto di comunicare agli interroganti che, secondo notizie pervenute al Ministero degli affari esteri dalla nostra ambasciata a Belgrado, il governo jugoslavo aveva dato assicurazione di aver disposto il rilascio dei motopescherecci.

Già in quella sede noi siamo rimasti con l'animo amareggiato. Infatti, se dopo aver stipulato un trattato, che dovrebbe essere bilaterale, si giunge a presentare come un successo il fatto che gli slavi, promettano di disporre il rilascio dei battelli illegalmente catturati: quando si giunge a tanto, si viene ad abdicare interamente alla nostra dignità di popolo sovrano.

In tale occasione un solo giornale apparve favorevole alle tesi jugoslave e quasi sulla stessa linea di Governo, l'*Unità* che, esprimendosi decisamente a favore dell'accordo, vi scorse un valido mezzo per realizzare una atmosfera di amichevoli rapporti con la Jugoslavia.

In quei giorni non intendevo chiaramente l'impostazione dell'*Unità*, ma recentemente quella precisa presa di posizione filo-jugoslava è apparsa in tutta la sua ragionevolezza, nel progressivo riavvicinamento fra Togliatti e Tito.

Nelle settimane successive, tra il 20 e il 26 aprile, si svolse al Senato la discussione sullo stesso bilancio che stiamo trattando. Il senatore Tartufoli, democristiano, ebbe a mettere in evidenza molto sinceramente come il trattato abbia « rappresentato un complesso di delusioni » specialmente da parte di coloro che lo avevano atteso con tanta speranza e desiderio.

Ma anche in tale circostanza, onorevole ministro, la sua risposta è stata incerta; perchè, malgrado il precedente della cattura di tanti pescherecci, malgrado le tante altre obiettive ragioni di insoddisfazione e di scontento, ella non ha saputo replicare al senatore Tartufoli altro che con argomenti assai poco convincenti, che si possono così sintetizzare: pur non rispondendo in pieno alle aspettative, questo trattato conclude però

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

un periodo di sofferenze e indica la strada per intese più proficue e più definitive.

Siamo nello stesso clima delle sue prime dichiarazioni; i motopescherecci che vengono catturati non danno quindi da pensare al Governo; esso considera questi abusi come di ordinaria amministrazione. E intanto i nostri pescatori sono esposti senza difesa al pericolo di nuove catture, pronti a subire sempre nuove angherie, a pagare per la libertà decine di migliaia di dinari, ad essere depredati delle attrezzature di bordo e dei frutti della pesca. Mentre il Governo non è per nulla preoccupato, in quanto il trattato apre nuove vie per l'avvenire!

Ma in politica si agisce soprattutto nel presente; ed è nel presente che i pescatori hanno bisogno di lavorare e di mantenere le proprie possibilità di vita.

Più gravi e più desolanti si fanno ancora le notizie provenienti dai porti adriatici; tra i pescatori pugliesi, marchigiani e romagnoli si va diffondendo la convinzione che ormai è impossibile più avventurarsi nel mare aperto ad esercitare la pesca, visto che la pirateria titina ha ottenuto campo libero per le sue scorrerie senza limiti e senza ostacoli di sorta. Vorrei sapere se il Governo ha dato risposta alle centinaia di lettere e di ordini del giorno che certamente gli saranno pervenuti.

Ma, a nostro conforto, proprio in quei giorni, verso la fine di aprile, alla cerimonia inaugurale delle attività del « Centro per la cooperazione mediterranea », svoltasi a Palermo, il ministro degli esteri onorevole Martino si espresse con lodevole chiarezza sui compiti che spettano all'Italia nel bacino mediterraneo. Soltanto che, nel suo esteso intervento, pur interessandosi del patto di Bagdad, della vertenza tra Israele e l'Egitto, della indipendenza dei paesi arabi, non fece il minimo cenno dell'Adriatico, che bagna l'Italia per tutta la sua lunghezza e che fa integralmente parte del bacino mediterraneo.

Vogliamo dunque affermarci in Siria o a Bagdad, e nel frattempo perdere progressivamente tutte le nostre posizioni adriatiche?

Il Governo vuole riaffermare la necessità di una « presenza » italiana nel Mediterraneo? Cominci a farlo in Adriatico.

È qui che la nostra nazione ha tutta una serie di compiti che finora non sono stati affatto svolti, ha tutta una serie di diritti che non sono stati rispettati, ha tutta una serie di garanzie da chiedere e di richieste da soddisfare.

È molto comodo parlare di Europa a Strasburgo e di Mediterraneo a Palermo; ma è

molto più comodo per Tito sapere che tutti gli accordi da lui firmati con l'Italia lo autorizzano a catturare pescatori italiani, a imprigionarli, a rilasciarli quando a lui conviene, e ricevere in compenso fior di milioni per progandare lo slavismo e il titoismo a Trieste.

In definitiva, noi saremmo per dare al Governo questo consiglio, forse semplicistico, ma ispirato ad una impellente realtà: si lasci stare la Mecca e si vada piuttosto a Grado, a Chioggia, a San Benedetto del Tronto.

Mentre infatti l'onorevole Martino esponeva orgogliosamente a Palermo i suoi grandi sogni medio-orientali, giunse la notizia di una nuova cattura: si trattava del motopeschereccio « Bene arrivato » di Chioggia. All'equipaggio chioggiotto veniva imposta inoltre una penalità di 50 mila dinari per esercizio abusivo di pesca in acque territoriali jugoslave. In attesa del pagamento della somma veniva trattenuto in ostaggio il capo barca Guerrino Gianni. Era questo il terzo episodio della serie, successivo alla firma dell'accordo.

Ma nelle ultime settimane, le allegre scorribande dei pirati dell'Adriatico sono continuate con ritmo sempre crescente.

Abbiamo notizia del sequestro da parte delle motovedette slave dei tre pescherecci *Terzo*, *Marina* e *Rapido*, costretti a dirottare a Capodistria.

La notte successiva veniva portato via il *Sardella* del compartimento di Grado.

Nella cittadina istriana, malgrado le proteste, malgrado il ricorso al console italiano, il quale altro non è che una pura e semplice espressione diplomatica, i pescatori hanno dovuto subire ogni sorta di soprusi.

Contemporaneamente da San Benedetto del Tronto si veniva a conoscenza che il motopeschereccio *Ontano*, catturato nei giorni precedenti, era rientrato alla propria base spogliato di tutta la attrezzatura da pesca nonché dell'apparecchio radiotelefonico di bordo.

Ma la serie continua, onorevole ministro. Ecco un giornale di oggi, *Il Piccolo* di Trieste, del 6 giugno, che mi consegna in questo momento l'amico Colognatti: esso riporta un nuovo gravissimo fatto. La scorsa notte un altro peschereccio è stato preso nell'agguato teso dalle reti titine. Dopo il sequestro di tutto il pescato e di tutte le attrezzature, il proprietario non è stato in grado di pagare la multa imposta dagli slavi. Ecco quanto è accaduto la scorsa notte!

Nel tentativo di neutralizzare questa situazione veramente insostenibile, da fonte governativa, improvvisamente, è stata lan-

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

ciata la notizia secondo la quale nell'ultimo colloquio fra il nostro ambasciatore Guidotti e Tito, sarebbe stato raggiunto un accordo di massima per la istituzione di una polizia marittima mista italo-jugoslava nell'Adriatico. Ma subito veniva, da parte del portavoce del governo jugoslavo, Branko Draskovic, una netta ed energica smentita a tale informazione.

Ed era più che logico. Tito, in fondo, anche nel respingere nettamente la proposta per la istituzione di una polizia mista nell'Adriatico, si fa forte del documento sottoscritto dalla controparte italiana, in base al quale risulta che si riconosce unicamente alla polizia marittima italiana il diritto di braccare e di catturare i nostri motopescherecci.

Quindi, onorevole ministro, giunti a questo punto, anche per concludere, dobbiamo riconoscere che è assolutamente necessario prendere qualche provvedimento atto a rassicurare il lavoro dei nostri pescatori. Fallito il tentativo di realizzare una polizia mista italo-jugoslava, il Governo italiano dovrà provvedere ad una propria flottiglia di controllo, dovrà mandare in Adriatico qualcuno ad accertarsi se veramente le varie catture sono dovute alle infrazioni degli accordi da parte dei nostri pescatori oppure alla malafede slava. Nel secondo caso è fin troppo evidente l'intendimento di Tito di umiliare profondamente l'Italia. Egli vuole quotidianamente dare prova del suo attuale predominio sull'Italia, vuole dimostrare che l'Italia di oggi non ha nessun potere in Adriatico e che si piega di fronte a qualsiasi intimidazione.

Ora, onorevole ministro, non intendo con questo giungere a creare una situazione di rottura diplomatica; ma sostenere il nostro diritto a pattugliare l'Adriatico per vedere ciò che effettivamente vi accade.

Il Governo italiano deve prendere qualche provvedimento; altrimenti di fronte al mondo daremo veramente la conferma che verso l'Italia di oggi si può rivolgere impunemente qualsiasi offesa, si può lanciare qualsiasi insulto.

Nella relazione dell'onorevole Bima non vi è nemmeno un cenno sull'argomento; quindi, ella, onorevole ministro, potrebbe anche non rispondere. Ma, dato che al Senato un parlamentare della sua parte ne ha parlato a lungo ed ella ha replicato con parole di vaga soddisfazione, ritengo doverosa una sua risposta alle mie argomentazioni; soprattutto in relazione ai fatti che si stanno verificando, a quanto ancora la scorsa notte è avvenuto in Adriatico e che forse domani potrà ripetersi.

È inutile tentare di assopire l'opinione pubblica con il silenzio. Giornalmente gli italiani, anche quelli non interessati al problema, leggono sui giornali ciò che avviene ai danni della nostra flotta peschereccia. Perciò è necessario portare al più presto in Parlamento il trattato. Io lo sollecito in quanto mi è giunta voce che non si vorrebbe portarlo per la ratifica alle Camere.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Ciò sarebbe contro la Costituzione.

DE TOTTO. Sarebbe! Eppure un autorevole membro del Governo mi ha oggi stesso espresso la propria incertezza a riguardo.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Il Governo non può modificare la Costituzione.

DE TOTTO. Caro collega, qui si sta modificando tutto, anche il senso comune. Un accordo che in soli tre mesi non ha procurato all'Italia niente altro che sciagure, deve essere portato, nell'interesse stesso del Governo, immediatamente in aula. Dobbiamo renderci conto se ha errato la delegazione, oppure se eccessivo è il nostro allarme. Dobbiamo discuterne; non si può, di fronte alla grave catena d'incidenti, rimanere in una atmosfera di indecisione. Noi non sappiamo ancora ufficialmente quali sono i termini esatti del trattato; e intanto i nostri pescatori continuano a essere indifesi, in balia delle continue scorriere delle motovedette slave.

Di positivo, onorevole ministro, in questi giorni vi è soltanto il recente cordiale colloquio tra Togliatti e Tito e il successivo viaggio trionfale di Tito a Mosca: soltanto il rinsaldarsi del blocco slavo-orientale che certamente — e voi democristiani siete i primi ad esserne convinti — non ha intenzioni del tutto distensive.

Il mondo slavo, nei secoli, ha sempre cercato di spingersi verso il mare, ed ha guardato oltre l'Adriatico, all'Italia, con la speranza di predominio.

Ora esso confida di essere sul punto di poter realizzare il suo sogno.

Ecco il vero significato, in un clima di distensione proclamata, del recente riavvicinamento fra il comunismo nostrano e il comunismo di Tito, fra il comunismo di Tito e il comunismo di Kruscev.

Voi, signori del Governo, ci accusate spesso di non credere nella distensione; ma voi stessi avete condotto negli ultimi giorni una campagna elettorale decisamente anticomunista. E dal vostro elettorato avete avuto un fondamentale mandato: quello della difesa della nazione e del cattolicesimo contro qual-

siasi forma di sovversivismo interno o straniero.

A voi quindi il giudizio sulle conseguenze derivanti al popolo italiano attraverso la catena di sopraffazioni da parte della Jugoslavia, a voi la responsabilità di affidare la sorte di tanti lavoratori alla presunta convinzione di una amicizia che non ha rispondenza nella realtà dei fatti.

Sono convinto che nelle vostre coscienze alberga la nostra stessa preoccupazione. Soprattutto perchè si è diffuso in Adriatico un tale senso di smarrimento, per cui i nostri pescatori lasciano ormai i loro porti nello stato d'animo di chi stia per intraprendere una impresa di guerra.

Nelle attuali condizioni, non si venga quindi a riaffermare la certezza nella validità e nella efficacia del trattato: ma si riconosca una volta tanto che le cose non vanno.

PRESIDENTE. Tenga presente che si sta discutendo il bilancio della marina mercantile: quel trattato è di competenza del bilancio di un altro Ministero.

DE TOTTO. La sorte della nostra flotta peschereccia, signor Presidente, deve stare a cuore a chi presiede al dicastero della marina mercantile italiana.

Prego l'onorevole ministro di accordarmi una risposta; cioè di dirmi se egli, nella sua veste di ministro della marina mercantile, è soddisfatto — anche a nome della nostra flotta peschereccia — del trattato e dei suoi sviluppi, oppure no. La invito altresì a dirmi se si impegna a svolgere tutta l'opera necessaria, in difesa della nostra flotta dell'Adriatico, presso i suoi colleghi di Governo, affinché il trattato sia discusso in Parlamento prima delle ferie parlamentari, prima che — in questo clima di incertezza — la situazione diventi insostenibile sul piano umano prima ancora che su quello nazionale. (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

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

GIANQUINTO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, purtroppo debbo rendermi ancora una volta interprete della delusione e del malessere di Venezia per l'andamento della sua economia marittima. Le cose vanno male, continuano ad andar male, e questo malanno è uno dei fattori della depressione del Veneto.

Qualche provvedimento che è stato assunto non ha per nulla risolto il problema; talché, onorevole ministro, tutte le categorie economiche di Venezia vivono in uno stato di continuo allarme, perché dopo anni ed anni

di lotte, di richieste, di ordini del giorno votati, di convegni tenuti, noi vediamo che il Governo è ancora ben lontano dall'assumere una iniziativa organica concreta per avviare almeno a soluzione i gravi problemi che fanno permanere in crisi la nostra economia marinara.

E per evitare ogni polemica, mi riferirò soltanto a documenti ufficiali recenti: una relazione del provveditore al porto tenuta all'ateneo veneto il 14 gennaio di quest'anno e le conclusioni dei lavori della consulta economica della provincia di Venezia in data 29 aprile scorso. Quale è l'andamento dei traffici? Per ciò che attiene al posto commerciale siamo ancora al disotto del volume del traffico anteguerra. Il 1939 segnò traffici per 2 milioni 200 mila tonnellate di merci. Il 1955 ha registrato traffici per un milione 539 mila tonnellate: siamo quindi ancora al disotto di 668 mila tonnellate; e questo è un punto morto nel quale siamo da molti anni e che non riusciamo a superare.

Per quanto riguarda il traffico del porto industriale sembra che le cose vadano un poco meglio, ma è soltanto un'apparenza. È vero che passiamo — sempre facendo il raffronto col 1939 — da 1.579 mila tonnellate a 1.816; però è chiaro che si è superata appena la quota anteguerra. E se si fa il rapporto con l'accrescimento della produzione industriale italiana vediamo che Venezia anche in questo settore della sua attività portuale, è in crisi, perché l'accrescimento del volume del traffico del porto industriale è di gran lunga inferiore all'accrescimento globale della produzione industriale italiana.

Qui siamo davanti ad una crisi di mancata crescita, la cui responsabilità risale al Governo ed alla sua politica, poiché la zona del porto industriale di Venezia, Porto Marghera, è ormai satura dal 1939. Da anni noi chiediamo che il Governo intervenga con provvedimenti concreti per l'allargamento della zona. Nel luglio 1954 si è costituito un consorzio a tale scopo fra il comune, la provincia e la camera di commercio di Venezia. Si tratta di recuperare 10 milioni di metri quadrati di terreno, e già esistono decine e decine di domande di ditte pronte ad installare in quella area le loro fabbriche. Abbiamo in provincia una disoccupazione che raggiunge le quarantamila unità. Allargare Porto Marghera vuol dire anche dare possibilità di occupazione ad altri 25 mila operai che premono alle porte di Venezia per lavorare. Ebbene, il consorzio giace inoperante. Il Governo è ben lontano dall'assumere un provvedimento concreto (il

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

finanziamento) per farne un organismo vivo ed operante. Io so, onorevole ministro, che si tratta di un provvedimento il quale non dipende da lei. Ma non possiamo trattare qui queste questioni per compartimenti stagni. Ella in questa sede rappresenta il Governo, ed in quanto responsabile della marina mercantile italiana deve rendersi conto che non si può risolvere la grave crisi che martella l'economia marittima di Venezia senza che il Governo affronti e risolva anche questo aspetto della situazione.

Per quanto riguarda il movimento dei petroli, passiamo da un traffico di 800 mila tonnellate nel 1939 ad un traffico di 3 milioni di tonnellate nel 1954 con un aumento del 275 per cento. Tuttavia anche qui c'è un « però ». Infatti le statistiche dell'Istat per il traffico portuale dei prodotti petroliferi in Italia indicano che dal 1939 al 1954 si è passati da un traffico di 4 milioni e 600 mila tonnellate a 22 milioni, con un aumento quindi del 378 per cento. Però l'aumento del traffico a Venezia raggiunge al massimo il 70-75 per cento della media dell'intero traffico nazionale. Quindi anche in questo settore, se si esaminano bene le cifre, si ha una situazione di crisi.

Lo stesso dicasi per il movimento dei passeggeri. Nel triennio 1937-39 arrivarono e partirono in media da Venezia per ogni anno 95.400 persone. Nel 1955 abbiamo avuto un traffico di 70.063 persone.

Questo è il quadro, che per il Governo non è nuovo. Uno dei temi di fondo della campagna elettorale a Venezia è stata appunto la crisi del porto. È stata denunciata la carenza dell'opera del Governo per la soluzione di questo problema che non è locale; e credo di non sbagliare, onorevole ministro, se affermo che la perdita dei voti che il suo partito ha subito a Venezia la deve anche alla sfiducia che la popolazione ormai ha nell'intervento del Governo attuale per la soluzione di questo problema che non può più essere dilazionato.

Quali sono i rimedi? Per quanto riguarda il traffico dei petroli ed il movimento delle merci del porto industriale, bisogna risolvere anzitutto il problema delle vie di accesso al porto. Manca un canale di navigazione che renda possibile l'accesso alle navi di grande tonnellaggio. Bisogna arrivare a scavare a quota 11, mentre siamo appena a quota 9. Già esiste ed è stato approvato il progetto di un nuovo grande canale diretto che vada da Malamocco a Porto Marghera; al pari di tutti gli altri progetti tecnici sta lì ad aspettare che il Governo si decida ad attuarlo. Si tenga pre-

sente che il traffico dei prodotti del petrolio si serve ormai di navi da 25, 30, 40 mila tonnellate di stazza, le quali non possono arrivare al porto industriale di Venezia. Non si può quindi arrivare a sollevare l'economia veneziana in questo settore se non si comincia col risolvere i problemi di accesso al porto. E bisogna anche migliorare — ma subito — i servizi portuali di sicurezza. Quando vi è nebbia è difficile accedere al porto di Venezia: il sistema di fanaleria è ancora inadeguato. Ciò è stato denunciato anche dalla Consulta economica di Venezia. Non sono cose che invento io qui: tutto quello che vi sto dicendo è documentato in questi lavori che credo siano anche a conoscenza del Governo.

Per i passeggeri, è indispensabile una stazione marittima moderna. Venezia è senza una stazione marittima; i servizi relativi sono diffusi per tutta la città, con difficoltà per i passeggeri che transitano. Dobbiamo ancora andare avanti con questa situazione indegna di qualsiasi porto moderno che si rispetti?

Un altro problema, poi, è quello dell'incremento del traffico. Sotto questo aspetto noi chiediamo l'allargamento del punto franco che può essere trasferito ova occorra in terra ferma. Questo è stato chiesto al Governo, ma il Governo non ha preso alcuna iniziativa. Si tratta di risolvere anche il problema dello sviluppo delle vie terrestri e della navigazione interna, di accesso al porto di Venezia. E poi vi è anche il sistema delle tariffe per i trasporti su ferrovia. Neanche a farlo apposta è un sistema che sembra studiato per togliere via il traffico a Venezia. Per questo sistema di tariffe, che è assolutamente sbagliato, le città vicine a Venezia, la stessa Bologna, hanno maggior convenienza economica a dirigere le loro merci verso il Tirreno che non via Venezia.

Il problema di fondo è poi quello del ripristino delle linee di navigazione che facevano capo anteguerra in Adriatico. Lungi da noi — non è la prima volta che lo dico — lungi dai nostri banchi il pensiero di muover guerra a Genova; non è su questa linea che si risolve il problema della navigazione in Adriatico. Ma, senza togliere nulla a nessuno, bisogna ridare a Venezia quello che era suo.

Qual è oggi infatti la situazione delle partenze mensili, delle linee gestite dalle società di preminente interesse nazionale?

Adriatico-periplo italico-Mediterraneo occidentale: Nel 1938 v'erano 22 partenze ed oggi ne abbiamo soltanto 8. Mediterraneo orientale: nel 1938, 20 partenze, oggi 17; Nord Europa: si scende da 2 ad 1: Africa-

Indie-estremo oriente e Australia: si scende da 10 a 6; per le Americhe da 6 a 4. Complessivamente nel 1938 vi erano 60 partenze mensili, mentre oggi ne abbiamo appena 36.

Questa è la situazione del nostro porto. Quali sono le intenzioni del Governo? Tutte le categorie economiche di Venezia hanno insistentemente chiesto il ripristino delle linee anteguerra, e si è risposto: bisogna aspettare fino al 1956 per il riordino di questi servizi. E stiamo arrivando a questa scadenza, ma non sappiamo nulla delle intenzioni del Governo. Ebbene, è giunto il momento per risolvere il problema che interessa non soltanto Venezia, ma tutti i porti del mare Adriatico. Qui siamo unanimi, non vi sono differenze di parte, parliamo tutti lo stesso linguaggio. Chiediamo che ci ridiate le nostre linee, e avete la possibilità di farlo se lo volete. Chiediamo che sia tolta al mare Adriatico la situazione di inferiorità in cui la politica marinara di questi anni lo ha posto. Le statistiche parlano chiaro e indicano la giusta via. Il raffronto viene fatto fra il 1925 e il 1955. Consistenza del naviglio a propulsione meccanica iscritto nei compartimenti marittimi dei vari litorali italiani: al 31 dicembre 1955 il versante tirrenico portava 1.869.044 tonnellate di naviglio iscritto; 31 dicembre 1955 il tonnellaggio sale a 2.995.010.

Adriatico: 1925: 943.190; 31 dicembre 1955: 554.619. Per il litorale siculo si passa da 140 mila a 538 mila; per il litorale ionico si va da 380 a 31.905. Il tonnellaggio aumenta dovunque, viene falciato solo per l'Adriatico. L'Adriatico è deficitario di 388 mila tonnellate rispetto al 1925.

Sicuro di interpretare il pensiero e gli interessi di Venezia pongo questa domanda al Governo: intende, in occasione del riordino dei servizi, mettere il mare Adriatico nelle condizioni in cui era prima della guerra? Assume il Governo l'impegno di togliere il nostro mare, il nostro porto, i porti del mare Adriatico dalla condizione di grave inferiorità in cui essi sono oggi, così come è rivelato dalle cifre che ho letto?

Questa è la ragione del mio intervento. È inutile fare della retorica intorno alla funzione di Venezia. Sappiamo bene che Venezia è la città unica al mondo, è la città incomparabilmente più bella di tutto il mondo, ma non possiamo più vivere di retorica. Noi abbiamo bisogno di traffici, di industrie, di commerci, di vita attiva. Il turismo non basta a risolvere i problemi economici di Venezia, esso è soltanto una branca importante della sua attività economica. Ma erra profonda-

mente colui che pensi che il turismo basti alle necessità della nostra città. Una delle attività fondamentali della nostra vita è il porto.

Ebbene, sento qui veramente di essere interprete delle aspirazioni, dei bisogni, degli interessi e anche dei sentimenti di tutta Venezia incitando il Governo, in occasione del riordinamento di servizi delle società di preminente interesse nazionale, ad avviare veramente e finalmente a soluzione la crisi che imperversa sul nostro porto ormai da anni ed anni e che ha bisogno di essere risolta. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. Poiché non vi sono altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Il seguito del dibattito è rinviato a domani.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

CECCHERINI, *Segretario*, legge:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se era a sua conoscenza che l'ufficio provinciale del lavoro, su mandato del Ministero del lavoro (vedi risposta ad altra interrogazione) aveva denunciato alla magistratura l'Ente gestione cantieri montani dei comuni di Lanzo, Pello, San Fedele Intelvi, e per essi il comune di Pello Intelvi.

« Per sapere quali sono i motivi che non hanno permesso di rimuovere dalla carica il sindaco di Pello, signor Grandi Battista, già presidente dei cantieri citati e diretto responsabile degli addebiti e della scorretta amministrazione. Se risulta al ministro che a carico del sindaco di Pello vi è una istruttoria formale per peculato in relazione a quanto sopra.

« Se risulta al ministro che gli ammanchi dei cantieri sono stati coperti con fondi del comune.

« Per sapere infine se la Giunta provinciale amministrativa ha approvato la delibera presa dal consiglio comunale per stanziare tali fondi, e se ciò è avvenuto, come sia stato possibile tale approvazione.

« Crede l'interrogante che affinché il comune potesse coprire tali ammanchi, il presupposto necessario fosse l'incasso da parte del comune dei soldi mancanti nella gestione dei cantieri.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

« Pertanto chiede di conoscere se il ministro non crede di dover disporre un'inchiesta in proposito.

(2709)

« INVERNIZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se è a sua conoscenza che nei giorni 27 e 28 maggio 1956, nella città di Crotone, l'ente Sila ha messo a disposizione della democrazia cristiana, in maniera del tutto pubblica e sfacciata, i propri automezzi, regolarmente tappezzati di manifesti con lo scudo crociato, per essere adibiti, come lo sono stati, al trasporto di elettori e di elettrici dal centro della città e dalla campagna ai diversi seggi elettorali: autobus C. Z. 13080; macchina C.Z. 9196; macchina C.S. 11043; C.S. 1997; C.S. 9357; C.S. 10701; C.S. 10044; C.S. 1043; C.S. 8084; C.S. 9196; C.S. 11092; C.S. 8007, C.S. 9197; C.S. 11042; C.S. 11046; C.S. 9187; C.S. 10711; C.S. 1097; ecc.;

che moltissimi funzionari ed operai dell'Opera valorizzazione Sila, per circa un mese, sono stati portati presenti ai posti di lavoro e, pertanto, regolarmente retribuiti dall'ente, mentre, in effetti, essi sono stati utilizzati in città, quali galoppini, per la propaganda elettorale della democrazia cristiana;

per sapere, inoltre, se il ministro intenda porre un freno ad un simile malcostume politico e quali provvedimenti egli riterrà opportuno adottare nei confronti dei funzionari dell'Opera valorizzazione Sila che si permettono di malversare il pubblico danaro e di trasformare i propri uffici in agenzie elettorali della democrazia cristiana.

(2710)

« MESSINETTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere come intenda intervenire al fine di assicurare una giusta applicazione della legge sul collocamento da parte dell'ufficio provinciale del lavoro di Cuneo che ha autorizzato — con lettera n. 10946/I del 24 maggio 1956 — il trasferimento dalla provincia di Bergamo al comune di Chiusa Pesio (Cuneo) di 11 lavoratori qualificati « boscaioli » richiesti dall'Opera pia poveri parroci, la quale si rifiuta di dare lavoro a una squadra di boscaioli residenti a Chiusa Pesio e assunti dalla stessa Opera pia fin dal 1949-50, perché alcuni di questi sono « rossi » e consiglieri comunali eletti in una lista non gradita a quei datori di lavoro; i quali peraltro non hanno licenziato quei boscaioli locali ma li tengono

« sospesi » e così impediscono loro di trovarsi un qualsiasi altro lavoro, condannando alla fame una dozzina di famiglie che saranno costrette a cercare scampo nell'emigrazione clandestina in Francia, aggravando così il già preoccupante spopolamento di quella vallata alpina.

(2711)

« GIOLITTI, SANTI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere — nella certezza che il ministro sia stato informato del grave atto dinamitardo compiutosi a Bari, nella frazione Ceglie del Campo, contro l'abitazione del medico dottor Gaetano Palella, riuscito consigliere comunale nella lista del partito nazionale monarchico — l'esito delle indagini compiute nei confronti dei responsabili, che l'opinione pubblica concorde designa fra appartenenti a partiti politici governativi, e quali provvedimenti sono stati presi e s'intende prendere anche ad evitare che, in difetto di un doveroso, energico intervento degli organi dello Stato, si debba o possa lamentare una giustificata o quanto meno spiegabile reazione di singoli.

(2712)

« DE FRANCESCO ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere con precisione l'ammontare complessivo, l'importo, il numero dei singoli sussidi, i criteri valutativi adottati nella distribuzione e l'elenco dei paesi beneficiati dalle erogazioni delle prefetture di Potenza e di Matera, sia direttamente, sia a mezzo di enti comunali di assistenza, durante il periodo 1° aprile-26 maggio 1956, comprendendo nel computo anche i « modesti sussidi caritativi » ed i pacchi di viveri o di indumenti.

« Quanto sopra per smentire le voci corse nelle due provincie, secondo cui l'inusitata larghezza nel concedere sussidi era da porsi in relazione al periodo elettorale e alle interessate segnalazioni politiche, che avrebbero — ancora una volta — disorientato il corpo elettorale, coartando la sua coscienza con lo sperpero di pubblico denaro, elargito non secondo i bisogni della popolazione, ma secondo l'orientamento politico dei richiedenti.

(20723)

« SPADAZZI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se il prefetto di Caserta sia intervenuto circa quanto

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

manifestatogli in un esposto indirizzatogli il 22 marzo 1956, da oltre 60 cittadini, firmatari dello stesso nella loro qualità di esercenti, artigiani, commercianti, ecc.

« Nel detto esposto si deplora l'assoluta ignoranza turistica in cui viene lasciata Piedimonte d'Alife (Caserta) e particolarmente lo stato d'isolamento in cui trovansi non solo via Carmine e piazza Roma, centro dell'attività di quel comune, ma anche piazza Ercole d'Agnese fino a risalire alla sorgente del Torano. Sempre nell'esposto si richiedono determinati provvedimenti per il traffico, che non lascino isolata quella zona.

(20724) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra riguardante il signor Spalatro Donato di Vincenzo, da Vieste (Foggia) (servizio diretta nuova guerra).

(20725) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra riguardante il signor Di Noia Michele fu Francescopaolo, da Molfetta (Bari) (dirette nuova guerra).

(20726) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, sull'esito della pratica n. 139110 (pensione di guerra) del signor Costantino Menna domiciliato in Palma Campania (Napoli) o per conoscere le ragioni che ritardano la definizione della pratica.

(20727) « MAGLIETTA ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del tesoro e della pubblica istruzione, sul mancato pagamento dello stipendio da due mesi ad un notevole numero di insegnanti di scuola secondaria fuori ruolo ai quali è stato detto che il Tesoro manca di fondi adeguati; sulla assurdità del fatto e sulla assurdità della giustificazione;

sulla necessità di provvedere immediatamente all'adempimento degli impegni.

(20728) « MAGLIETTA, LOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere a quale punto si trovi la pratica di pensione indiretta nuova

guerra riguardante Bovenzi Salvatore, da Pignataro Maggiore (Caserta).

« Posizione della pratica n. 561271.

« L'incarto relativo a tale richiesta fu spedito al Ministero del tesoro, direzione generale pensioni di guerra, servizio liquidazione pensioni indirette nuova guerra, dal municipio di Pignataro Maggiore (Caserta) in una col foglio n. 1532, del 7 agosto 1952.

(20729) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi l'ex militare De Marco Serafino, residente in Teano (Caserta), via Mercato 25, non sia chiamato a visita medica, pur avendo inoltrato domanda per la pensione di guerra al competente servizio fin dal 3 settembre 1955.

(20730) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quale motivo non si sia provveduto nei confronti della pratica concernente il militare in congedo Di Bernardo Antonio fu Andrea, da Pastorano (Caserta). Il Di Bernardo chiese a suo tempo visita di aggravamento per pensione di guerra. La pratica è completa di tutti i documenti, avendo il distretto di Caserta, con nota 5/6/5406 del 16 marzo 1955, trasmesso anche copia del foglio matricolare che mancava. Posizione n. 1341568.

(20731) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi Trimarco Raffaele fu Carmine, residente ad Arco Felice di Pozzuoli (Napoli), non abbia finora ricevuto comunicazione veruna circa la sua pratica di pensione di guerra, per cui inoltrò regolare domanda alla direzione generale pensioni nuova guerra fin dal 16 aprile 1952; posizione n. 1410021.

« Il Trimarco subì regolare visita medica presso la commissione medica per le pensioni di guerra di Napoli *bis* il 7 gennaio 1954, con proposta di quarta categoria per anni 2, se dipendente.

« Già l'interrogante presentò in proposito interrogazione nella seduta del 21 settembre 1955 (n. 15372) senza per altro avere finora risposta dal ministro.

(20732) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi non abbia ancora trovato definizione la

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

pratica di pensione di guerra concernente Rinaldi Nicola fu Stefano, residente in Santa Maria Capua Vetere (Caserta) alla via Napoli 48. Il Rinaldi, già sergente di marina, rientrato dalla Germania nel giugno 1945, fu ricoverato presso l'infermeria marittima di Napoli per lesione occhio sinistro, per cui la commissione medica gli riconobbe la causa di servizio assegnandogli la 7^a categoria. (20733) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere a quale punto si trovi la pratica di pensione concernente Blasi Elvira di Biagio, residente in Napoli alla via Paradiso Sette Dolori 55.

« La Blasi fu già sottoposta a visita medica il 12 marzo 1951 presso la commissione medica pensioni di guerra di Napoli. La sua pratica che riguarda il servizio infortunati civili, Direzione generale pensioni di guerra, porta il numero di posizione 138330. (20734) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi non siano state ancora effettuate al signor Della Croce Giuseppe le liquidazioni concernenti le pensioni, concesse per infermità contratta a causa di guerra, alle minori Angelina e Maria Della Croce, di lui figlie, e per cui fin dal 18 maggio 1955 gli furono notificati i decreti di concessione, portanti i numeri 293999 per Della Croce Angelina e 294000 per Della Croce Maria.

« Numeri di posizione delle due pratiche: per la Della Croce Angelina n. 143670, per la Della Croce Maria n. 143699. (20735) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere a quale punto si trovi la pratica di pensione di guerra riguardante Ercolano Eugenio di Santo, domiciliato in Piscinola (Napoli) a Piazza Municipio 8. La pratica in questione trovasi presso la Direzione generale pensioni di guerra, servizio dirette nuova guerra, ed a suo tempo il militare in questione fu sottoposto a visita medica dalla commissione medica pensioni di guerra di Napoli (in data 24 settembre 1951). (20736) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere la posizione del profugo dall'Africa orientale italiana Vaglivello Luigi, attualmente impiegato presso l'ufficio provinciale del tesoro di Caserta,

come impiegato comune con stipendio iniziale, dopo venti anni di servizio, in quanto completamente declassato. Il 23 marzo 1955, in virtù dell'articolo 22 del decreto del Presidente della Repubblica 30 novembre 1954, n. 1451, il Vaglivello chiese la sistemazione della sua posizione domandando, ai sensi del disposto di cui al quarto comma dello stesso articolo 22, l'inquadramento nella terza categoria avendo sempre espletato mansioni proprie di detta categoria.

(20737) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere a quale punto si trovi la pratica di pensione di guerra concernente Izzo Salvatore di Giuseppe, da Calvi Risorta (Caserta). Numero di posizione 1455426.

« Si fa presente che la pratica stessa fu iniziata fin dai principi del 1951. (20738) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere per quali motivi non sia stato ancora emesso decreto concessivo di pensione di guerra a Cammuso Giovanni di Michele, da Calvi Risorta (Caserta). Il relativo schema di provvedimento è stato già trasmesso con elenco 77971 al comitato competente. Numero di posizione della pratica 1177741. (20739) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, sulle cause della persistenza nel ritardo della nomina dei supplenti nelle scuole di istruzione media e media superiore, che avviene ad anno scolastico iniziato, se non addirittura inoltrato.

« È superfluo far rilevare il danno che ne deriva per la preparazione degli alunni, perché il programma deve essere necessariamente svolto in maniera affrettata, e la necessità di eliminare l'inconveniente, con provvedimenti tempestivi ed adeguati. (20740) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non creda opportuno istituire a Foggia scuole agrarie a tipo professionale e un istituto tecnico agrario, che possano veramente rispondere alle esigenze di un centro agricolo tanto importante, quale quello della Capitanata. (20741) « CAVALIERE STEFANO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno assegnare all'Istituto magistrale statale « Dante Alighieri » di Partanna (Trapani), in occasione degli imminenti esami di Stato, due commissioni esaminatrici anziché una, tenuto conto che il numero dei candidati da esaminare è di 140 (86 interni e 54 esterni), che negli anni passati vi hanno quasi sempre funzionato due commissioni; che due commissioni vi aveva disposto inizialmente il provveditore agli studi di Trapani anche quest'anno; che grave nocumento verrebbe arrecato ai 54 candidati esterni, che già avevano predisposto il loro soggiorno a Partanna per il periodo della sessione, col trasferirsi all'improvviso a Castelvetro, dove pare che siano stati destinati; che infine Partanna è il centro più facilmente raggiungibile dalle località viciniori di Santa Ninfa, Salemi, Vita, Calafimi, Gibellina, Salaparuta, Poggioreale, Montevago, Santa Margherita, Sciacca, Ribera, ecc., che tradizionalmente forniscono all'Istituto magistrale di Partanna il cospicuo contingente di studenti.

(20742)

« COTTONE ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno e necessario disporre la immediata esecuzione della variante sulla statale 16 da Barletta a Bari per chilometri 62, con inizio al chilometro 735,700 della suddetta statale 16, e ciò per eliminare la eccezionale insopportabile congestione del traffico sull'attuale sede, l'attraversamento di numerosi, popolosi ed imponenti centri abitati attraverso vie cittadine in cui abitualmente si riversano abitanti e mezzi, e per di più non sempre mantenute in condizioni di facile transito, e da ultimo numerosi e pericolosi passaggi a livello delle ferrovie dello Stato e di altre ferrovie secondarie.

« L'interrogante nutre fiducia che il ministro, invece delle singole circonvallazioni nei suddetti centri abitati, circonvallazioni che importerebbero numerosi cavalcavia sulla rete ferroviaria, disponga, con criterio di sommo interesse per il traffico automobilistico, soggetto, purtroppo, a continui, gravi e luttuosi incidenti sull'attuale sede, l'attuazione della variante su descritta, come da progetto da tempo esistente presso la direzione generale dell'A.N.A.S.

(20743)

« BIANCHI CHIECO MARIA ».

« La sottoscritta chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga opportuno e necessario — pur continuando nella lodevole attuazione di circonvallazioni di piccoli centri abitati — di disporre la immediata esecuzione del semianello intorno alla città di Bari, il quale dovrebbe partire dal chilometro 797 della statale 16 e aver termine al chilometro 805,500 della stessa statale, per uno sviluppo di chilometri 14,500, con una sede di metri 21 complessivi, a doppia carreggiata di metri 7,50 ciascuna, oltre uno spartitraffico di metri 3 e banchine laterali di metri 1,50, come da progetto già da tempo esistente presso la Direzione generale dell'A.N.A.S.

« E ciò perché non è assolutamente ed ulteriormente concepibile che importantissime arterie che adducono a Bari trovino ostacolo continuo al libero ed eccezionale flusso, sia nei numerosi passaggi a livello delle ferrovie dello Stato e sia nel budello costituito dal sottopassaggio di via Crispi — bene spesso impraticabile per allagamenti — con grave squilibrio alla economia e alla vita della città.

« La interrogante nutre viva fiducia che il ministro, compenetrandosi della su riferita urgente necessità, peraltro ripetutamente rilevata sia dai tecnici dell'A.N.A.S., sia dalle autorità cittadine, disponga la sollecita attuazione dell'opera, con precedenza assoluta, allo scopo di eliminare il grave inconveniente che si frappone allo sviluppo della circolazione da e per Bari.

(20744)

« BIANCHI CHIECO MARIA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa all'approvvigionamento idrico del comune di Cercemaggiore (Campobasso).

(20745)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione di fognature nel comune di Cercemaggiore (Campobasso).

(20746)

« COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla bitumatura della provinciale che dalla statale 17 mena al centro abitato di Cercemaggiore (Campobasso).

(20747)

« COLITTO ».

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione della rete idrica interna nel comune di Cerce-
maggione (Campobasso).
(20748) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione di palazzine I.N.A.-Casa per i lavoratori di Cerce-
maggione (Campobasso).
(20749) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione di un edificio scolastico nel comune di Cercemag-
gione (Campobasso).
(20750) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla costruzione di edifici scolastici rurali in nove borgate del-
l'agro di Cercemaggione (Campobasso).
(20751) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere lo stato della pratica relativa alla istituzione di due cantieri scuola di lavoro, che, mentre gioverebbe ai disoccupati locali, consentirebbe la costruzione degli edifici scolastici rurali in contrada Selvafranca-Quartarella e Galardi nel comune di Cercemaggione (Campobasso).
(20752) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e dell'industria e commercio, per conoscere se approvano l'operato della Federazione italiana dei consorzi agrari, che, ritenendo poter i prodotti, di cui al decreto ministeriale 10 marzo 1956, contenente norme esecutive della legge 9 gennaio 1956, n. 26, essere depositati per la conservazione solo in magazzini privati, che siano di proprietà del conferente, e non mai in magazzini generali, ha disposto (e la disposizione è stata subito applicata a Parma) la esclusione del deposito dai magazzini generali, mentre il decreto ministeriale predetto parla di magazzini privati, nei quali sono evidentemente compresi anche i magazzini generali.

« Non si comprende davvero l'interpretazione della norma, ove si consideri che, se

fosse esatta, si arriverebbe alla assurda conseguenza che la merce lasciata in deposito in casa del produttore, il quale si è già intascato il 70 per cento del valore, si dovrebbe considerare più sicura a tutti gli effetti che non presso i magazzini generali, ed, inoltre, che presso il produttore, che raramente dispone di un magazzino idoneo, la conservazione del prodotto dovrebbe ritenersi migliore che non presso i magazzini generali, dove i locali sono stati appositamente costruiti e dove da decenni operano maestranze specializzate.

« L'interrogante chiede altresì di conoscere quali provvedimenti si intendano prendere perché la legge sia rispettata.
(20753) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei trasporti, per conoscere se non ritengano di intervenire perché abbia a cessare la condizione di sfruttamento che tuttora subiscono i fattorini delle linee automobilistiche della ferrovia secondaria Napoli-Piedimonte d'Alife da parte di quella società.

« Risulta che sulle linee « sostitutive », e « integrative », dalla suddetta società gestite, prestano servizio circa 50 fattorini. Tali fattorini, utilizzati su automezzi di pubblico trasporto, adempiono al servizio di biglietteria, di versamento alla cassa ecc.: svolgono peraltro otto ore di lavoro, fruiscono del riposo settimanale, hanno gli assegni familiari, versano i dovuti contributi al Fondo speciale di previdenza, beneficiano dell'assistenza mutualistica, ecc...., e tuttavia sono esclusi da quella garanzia di stabilità che offre lo stato giuridico degli autoferrotranvieri col relativo trattamento previsto dal regio decreto-legge 8 gennaio 1931, n. 148, pur presentando tutte le caratteristiche e funzioni di lavoro degli autoferrotranvieri stessi.

« L'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga giusta e urgente la estensione ai suddetti lavoratori del predetto trattamento giuridico economico.
(20754) « SPAMPANATO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'alto commissario per l'igiene e la sanità pubblica, per sapere se sia a conoscenza che la sede provinciale dell'I.N.A.M. di Foggia ha diramato istruzioni, con le quali si assegna ai medici il numero massimo di ricette che possono rilasciare per ogni assistibile, fissato a 2 1/2, pari a 4,50 prescrizioni.

« L'interrogante chiede di conoscere ancora se l'alto commissario approvi tali disposizioni

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

che dovrebbero essere — e sono — contrarie ad ogni norma ed alle esigenze dell'assistenza, e come intenda intervenire per eliminare simili esose restrizioni.

(20755)

« CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se è esatto che contrariamente alle vigenti disposizioni, continuano a rimanere in servizio presso i Ministeri, e in particolare presso il Ministero delle finanze, direttori generali che hanno superato il limite di età (65 anni e 40 di servizio).

« Se non crede il Presidente del Consiglio che una tale procedura crei un giusto malcontento fra coloro che hanno acquisito il diritto di sostituirli e che ciò ostacoli il naturale rinnovo dei quadri dai posti di direzione fino ai gradi più bassi della scala gerarchica.

« L'interrogante chiede di conoscere quali ne siano i veri motivi che lo determinano e quali provvedimenti si intendono adottare per cancellare l'impressione che ci si trovi di fronte a casi di favoritismo.

(20756)

« INVERNIZZI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere le ragioni per le quali a tutt'oggi non ha reso note le proprie determinazioni sulle domande, presentate da circa un centinaio di avventizi consolari dieci mesi fa. Con queste domande gli interessati hanno chiesto di essere inquadrati nei ruoli speciali transitori, ai sensi dell'articolo 3, comma quarto, del decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1955, n. 448, nella convinzione che la lettera e lo spirito di tale disposto (specie se raffrontato alla sistemazione concessa col comma primo dell'articolo 3 al personale non di ruolo assunto in servizio addirittura posteriormente alla data del 1° maggio 1948) rendesse inoperante, a partire dal 5 giugno 1955, la precedente ingiusta esclusione, di cui alla legge 5 giugno 1951, n. 376.

« Gli interroganti desiderano sapere come debba intendersi un così lungo silenzio su quelle domande e quale sia l'intendimento del ministro sull'inquadramento nei ruoli speciali transitori degli avventizi consolari in servizio all'estero.

(20757)

« BUZZELLI, CAPALOZZA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se, tenuto conto dell'importanza assunta negli ul-

timi decenni dalla città di Sesto San Giovanni e dai vicini comuni di Cologno Monzese e Cinisello Balsamo, non ritenga opportuno, adeguando l'organizzazione giudiziaria alla situazione attuale e non a situazioni ormai tramontate, istituire una pretura a Sesto San Giovanni; grato se, nella sua risposta, vorrà indicare i dati relativi al lavoro giudiziario che per i comuni dianzi nominati grava sulla pretura di Monza.

(20758)

« BERNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere i motivi che hanno finora impedito la liquidazione dei danni di guerra subiti a Mogadiscio dal signor Gambauani Vittorio fu Luigi, da Fanano (Modena), fascicolo n. 105746; e per sapere se, in considerazione del fatto che si tratta di un modesto artigiano, non crede opportuno affrettare la positiva definizione della pratica.

(20759)

« GELMINI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste, per sapere se non ritengano sia da definirsi l'annosa questione concernente la prevista costruzione di un bacino idroelettrico nell'alta valle del Sangro (sottobacino del torrente Zittola), in agro del comune di Montenero Valcocchiaro (Campobasso), la cui popolazione, dedita all'agricoltura ed alla pastorizia, mentre vive sotto l'incubo di dover perdere l'unico territorio coltivabile e suscettibile di miglioramento — quello in località Pantano — vede procrastinare ogni anno le provvidenze auspiccate, previste dalla legge in favore dei comuni montani, proprio in attesa che si definisca finalmente la questione del bacino idroelettrico summenzionato.

(20760)

« SAMMARTINO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali provvedimenti intende adottare perché la divisione XVI della direzione generale edilizia statale e sovvenzionata, in possesso fin dal 16 gennaio 1956 degli atti di collaudo, completi delle formalità di cui all'articolo 84 del testo unico 28 aprile 1938, n. 1165, da parte della cooperativa edilizia fra pensionati ed impiegati dello Stato (C.E.P.I.S.) di Campobasso, non concede ancora il nulla osta al pagamento del saldo di lire 2.832.000, inerenti i lavori di costruzione di una palazzina sociale, ammessi ai benefici della legge 2 luglio 1949, n. 408,

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

eseguiti dall'impresa « Azienda cooperativa combattenti e reduci molisani » (A.C.C.E. R.M.), con sede in Campobasso, costituita da umili operai che nell'enorme ritardo (i lavori sono stati ultimati il 30 giugno 1954) vedono assorbire, in onerosi interessi, i salari che ancora devono percepire nell'ammontare del saldo richiesto, su circa undici milioni di lavori appaltati.

(20761)

« SAMMARTINO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare al fine di venire incontro alle misere condizioni economiche cui sono venuti a trovarsi i conduttori diretti delle aziende agricole della provincia di Modena, a seguito della grave gelata delle viti avvenuta nell'inverno 1955-56.

(20762) « CREMASCHI, GELMINI, BORELLINI GINA ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quale sia il movimento di merci e di persone della stazione di Sesto San Giovanni (Milano) e se non creda giunto il momento di procedere a una nuova sistemazione delle linee ferroviarie, che con grave danno per lo sviluppo della città divide in due parti Sesto San Giovanni, e alla costruzione di una nuova stazione che corrisponda all'importanza assunta dalla predetta città, la cui attuale stazione è ancora quella di un secolo fa, quando Sesto era un piccolo comune rurale.

(20763)

« BERNARDI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'industria e commercio, per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per garantire da parte dell'Ufficio vendite solfato di alluminio il rifornimento di tale prodotto nella misura necessaria ad assicurare la produzione richiesta dal mercato dell'anticrittogamico noto come « poltiglia cuneese » il cui principio attivo è dato appunto dal solfato di alluminio. L'ufficio vendite solfato di alluminio è stato costituito nel 1954, con l'adesione di tutte le ditte produttrici, ed opera in seno alla Società Montecatini, cioè dopo che era nota la scoperta avvenuta in Italia di tale prodotto come anticrittogamico.

« Considerato che il problema degli anticrittogamici riveste grande importanza per l'economia e l'agricoltura nazionale, per gli oneri derivanti alla nostra bilancia commer-

ciale per l'acquisto del rame per la preparazione del solfato e di altri derivati cuprici, non ritengono ammissibile che lo sviluppo della produzione di anticrittogamici a base di solfato di alluminio debba essere ostacolata in partenza da interessi precostituiti, con grave danno all'economia del nostro paese.

(20764) « GIRAUDO, BIMA, FERRARIS EMANUELE ».

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

La seduta termina alle 20,55.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 10,30.

1. — *Svolgimento della proposta di legge:*

CAVALLOTTI e LOZZA: Estensione agli ispettori scolastici dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi (1752).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (*Approvato dal Senato*) (2213) — *Relatore:* Bima.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1956 al 30 giugno 1957 (2029) — *Relatore:* Troisi.

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Ricerca e coltivazione degli idrocarburi liquidi e gassosi (346) — *Relatori:* Dosi, per la maggioranza; De Marzio, di minoranza.

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Istituzione della zona industriale di Savona (1150) — *Relatori:* Cappa e Geremia;

e delle proposte di legge:

TOGNI ed altri: Provvedimenti per la zona industriale apuana (265) — *Relatori:* Belotti e Cappa;

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

MICHELI e VISCHIA. Provvedimenti per la zona industriale ternana (*Urgenza*) (321) — *Relatori*: Caiati e Cappa.

6. — *Discussione della proposta di legge:*

Senatore BRASCHI: Disciplina delle locazioni di immobili adibiti ad uso di albergo, pensione o locanda, e del vincolo alberghiero (*Approvata dal Senato*) (1932) — *Relatori*: Rocchetti, *per la maggioranza*; Capalozza e Murdaca, *di minoranza*.

7. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata (*Approvata dal Senato*) (1094) — *Relatore*: Roselli;

DI GIACOMO ed altri: Istituzione della provincia di Isernia (1119) — *Relatore*: Elkan.

8. — Votazione per l'elezione di sei rappresentanti nella Assemblea della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio.

Discussione del disegno di legge

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori*: Di Bernardo, *per la maggioranza*; Lombardi Riccardo, *di minoranza*.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

ALLEGATO AL DISCORSO DELL'ONOREVOLE TROISI
SUL BILANCIO DEL MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE.**IL MOVIMENTO DEL PORTO DI BARI NEL 1955 (a)**

Il movimento commerciale del porto di Bari, consolidatosi ormai da tempo sulla cifra di tre milioni annui di merci sbarcate ed imbarcate, ha segnato nel 1955 un nuovo incremento, confermando il movimento di continua ascesa di quell'emporio marittimo. Sono state infatti sbarcate in tale anno 1.906.161 tonnellate di merce e imbarcate 1.110.768, oltre a tonnellate 53.091 di rifornimenti con un totale perciò di complessive 3.070.020 tonnellate. L'incremento risultante, di 13.404 tonnellate in confronto al precedente anno 1954, è costituito da tonnellate 85.855 di aumento sulle merci sbarcate, contro tonnellate 75.356 di diminuzione su quelle imbarcate e tonnellate 2.905 di aumento sui rifornimenti.

Le merci sbarcate sono costituite da tonnellate 162.986 di carbone, 72.008 di cereali, 34.823 di merci varie e 1.636.344 di petrolio grezzo (*crudoil*). All'imbarco si hanno invece: tonnellate 25.342 di merci varie e 1.085.426 di prodotti petroliferi.

Per quanto concerne i carichi secchi, l'unica voce che porta una contrazione è quella delle merci varie all'imbarco, diminuita di complessive 9.341 tonnellate: tutte le altre segnano aumenti che raggiungono una percentuale veramente notevole nei cereali (172 %). Tale incremento è dovuto alla ripresa del movimento dei cereali (tonnellate 72.008 sbarcate nel 1955) dopo l'eccezionale riduzione che si era verificata, per l'abbondanza del raccolto nazionale, nell'anno precedente (tonnellate 26.491 sbarcate nel 1954).

La partecipazione dei carichi secchi sul volume complessivo delle merci sbarcate e imbarcate raggiunge le tonnellate 295.159 nel 1955, con un aumento di ben tonnellate 56.719 (pari al 23,8 per cento) in confronto al 1954.

Presso a poco stazionario il movimento dei prodotti petroliferi, che hanno raggiunto nel 1955 un totale di tonnellate 2.721.770, con una lieve diminuzione dell'1,6 per cento in confronto all'anno precedente, assolutamente trascurabile in rapporto all'entità di tale traffico tanto più se si considera il rallentato ritmo di lavorazione della Stanic, durante alcuni mesi del 1955, per esigenze tecniche dovute al rinnovamento degli impianti di raffinazione.

L'incidenza del traffico petrolifero sul movimento commerciale generale è stato dell'85,8 per cento allo sbarco e del 97,7 per cento all'imbarco, e nel complesso è stata superata la percentuale del 90 per cento. Non può non essere rilevato che, malgrado la imponenza di tali cifre, non ancora si è provveduto alla costruzione della darsena per i petroli che da anni si è insistentemente richiesta e che è resa necessaria, anzi indispensabile, sia dalle necessità dell'ingente traffico di tale prodotto, che da ragioni di sicurezza.

La diminuzione di circa il 2,6 per cento nel numero delle navi entrate e partite e del 4,3 per cento nel relativo tonnellaggio di stazza, messa in rapporto con l'aumento delle merci sbarcate e imbarcate, è indice soddisfacente di migliore utilizzazione economica delle navi approdate.

Merita anche di essere sottolineato il nuovo incremento dei rifornimenti, che hanno raggiunto nel 1955 la cifra di tonnellate 53.091, superando, per tonnellate 2.905, la cifra dell'anno 1954, che già si presentava in aumento.

Aumentate pure, di 1.226 unità, il traffico dei passeggeri, che ha raggiunto nel 1955 un totale di 3892 unità, e si attende, dopo l'entrata in vigore dell'accordo commerciale con l'Albania, il ripristino della vecchia linea di navigazione fra Bari e Durazzo.

(a) Da *Il Porto di Bari* (febbraio 1956), rivista edita dalla sezione marittima e aerea della camera di commercio di Bari, con la collaborazione del Centro studi del consorzio del porto di Bari.

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

Nel complesso, dunque, i risultati del traffico svolto dal porto di Bari nell'anno 1955 possono ritenersi soddisfacenti, dato il loro costante aumento, anche se la deficienza di linee non consente di realizzare i necessari sviluppi e spesso costringe ad istradare le merci verso altri porti.

La posizione del porto di Bari risulta comunque consolidata fra i maggiori porti commerciali d'Italia, in gruppo con Trieste, Savona, Livorno e La Spezia, i cui tonnellaggi oscillano fra i 3 ed 4 milioni annui, distaccati solo dai primi tre grandi porti (Genova, Napoli e Venezia), che superano rispettivamente i 12,8 e 6 milioni di tonnellate.

Bisogna, d'altra parte, rilevare che dell'ascesa e del brillante sviluppo del porto traggono limitato beneficio i lavoratori portuali, perché il movimento dei carichi secchi, pur essendo migliorato nell'ultimo anno, risulta ancora inferiore a quello di anteguerra e non ha raggiunto un volume sufficiente per assicurare l'equo guadagno spettante alle maestranze stesse.

È questo anche un motivo particolarmente importante per auspicare una ulteriore ripresa dei traffici con l'opposta sponda dell'Adriatico, specie dopo la firma dell'accordo italo-albanese, ed una maggiore comprensione degli interessi del nostro porto da parte degli organi preposti alla distribuzione sia delle linee sovvenzionate che dei carichi di assegnazione.

1. — MOVIMENTO DELLE NAVI.

	Arrivate		Partite		Totale	
	Numero	Stazza	Numero	Stazza	Numero	Stazza
1955	1330	1.946.612	1332	1.967.284	2662	3.913.896
1954	1366	2.051.210	1367	2.039.044	2733	4.090.254
				<i>Diminuzioni:</i> —	71	— 176.358
				— 2,6 %	—	4,3 %

2 — MOVIMENTO DELLE MERCI.

(in tonnellate).

	1955	%	1954	%	Variazioni assolute	%
Merci sbarcate:						
Carbone	162.986	60,4	144.702	71,2	+ 18.284	+ 12,6
Cereali	72.008	26,7	26.491	13	+ 45.517	+ 172
Altre merci.	34.823	12,9	32.564	15,8	+ 2.259	+ 6,9
Totale carichi secchi. .	269.817	$\frac{100}{14,2}$	203.757	$\frac{100}{11,4}$	+ 66.060	+ 32,4
Petrolio grezzo	1.636.344	85,8	1.616.549	88,6	+ 19.795	+ 1,2
Totale merci sbarcate .	1.906.161	100	1.820.306	100	+ 85.855	+ 4,7
Merci imbarcate:						
Merci varie	25.342	2,3	34.683	2,9	— 9.341	— 26,9
Prodotti petroliferi . .	1.085.426	97,7	1.151.441	97,1	— 66.015	— 5,7
Totale merci imbarcate	1.110.768	100	1.186.124	100	— 75.356	— 6,4

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

Complessivo sbarchi e imbarchi:						
Carbone	162.986	55,2	144.702	61	+ 18.284	+ 12,6
Cereali	72.008	24,4	26.491	11,3	+ 45.517	+ 172
Altri merci	60.165	20,4	67.247	27,7	— 7.082	— 10,6
Totale carichi secchi. . .	295.159	$\frac{100}{9,8}$	238.440	$\frac{100}{8}$	+ 56.719	+ 23,8
Prodotti petroliferi . .	2.721.770	90,2	2.767.990	92	— 46.220	— 1,6
Totali complessivi . . .	3.016.929	100	3.006.430	100	+ 10.499	+ 0,3
Rifornimenti	53.091		50.186		+ 2.905	+ 5,8
Totali generali	3.070.020		3.056.616		+ 13.404	+ 0,4

3. — MOVIMENTO PASSEGGERI.

	1955	1954	Variazioni
Sbarcati	2.709	1.281	+ 1.428
Imbarcati	1.183	1.385	— 202
Complessivo	3.892	2.666	+ 1.226

IL TRAFFICO AEREO COMMERCIALE DELL'AEROPORTO DI BARI NEL 1955

Nel 1955 è stato ripristinato, dal 1° luglio, il servizio regolare di linea Bari-Roma, gestito dalla L.A.I.

Tenuto conto della fase iniziale del servizio, dopo molti anni di sospensione, della sopravvenuta stagione invernale che segna ovunque una contrazione del traffico aereo, e infine della non perfetta rispondenza degli orari sia alle esigenze del pubblico che alla necessità di assicurare tutte le immediate coincidenze nazionali e internazionali — inconveniente dovuto a necessità tecniche che saranno eliminate con l'attuazione del prossimo orario estivo — i risultati conseguiti possono ritenersi più che soddisfacenti. Essi confermano che la istituzione della linea risponde ad una vitale e sentita necessità economica e di pubblico interesse.

MOVIMENTO DI LINEA.

	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Totale
Passeggeri sbarcati . . .	241	238	486	181	174	200	1.520
Passeggeri imbarcati . . .	336	288	541	226	177	225	1.793
Totale	577	526	1.027	407	351	425	3.313
Numero dei voli:							
in arrivo	26	27	27	24	26	27	157
in partenza	26	27	27	23	26	28	157
Media per volo:							
arrivo	9,2	8,9	18	7,5	6,7	7,4	9,6
in partenza	12,9	10,8	20	9,8	6,8	8	11,4
Media generale per volo	11,05	9,85	19	8,65	6,75	7,70	10

LEGISLATURA II — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 GIUGNO 1956

Destinazione dei passeggeri proseguenti oltre Roma (limitatamente a quelli registrati in partenza per diretta coincidenza).

Internazionali:

New York e scali U. S. A.	N.	68
scali Europa e Asia	»	39

Scali nazionali:

Milano	N.	246
Torino.	»	31
Venezia-Trieste	»	28
Palermo-Catania	»	11
Alghero-Cagliari	»	11

Posta:

in arrivo	Kg.	3.700,020
in partenza	»	1.517,697

Merci:

in arrivo	»	1.469,849
in partenza	»	304,280

Giornali:

in arrivo	»	31.982,500
---------------------	---	------------

MOVIMENTO COMMERCIALE DEGLI AEREI NOLEGGIATI.

Bandiera nazionale:

In arrivo:

N. 1 da Roma con passeggeri 21;
» 1 da Foggia senza passeggeri.

in partenza:

N. 1 per Roma con passeggeri 21;
» 1 per Comiso con passeggeri 12.

Bandiera estera:

N. 4 aerei con passeggeri 104 in transito.

MOVIMENTO DEGLI AEREI PRIVATI (turismo e taxi aereo).

Nazionali n. 25, esteri n. 9 - Passeggeri n. 19 (in transito).