

CLXIII.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 24 GIUGNO 1959

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROSSI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>):	
Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1959 al 30 giugno 1960 (834)	8404
PRESIDENTE	8404
FRUNZIO	8404
CONCAS	8410
RAVAGNAN	8417
SCARASCIA	8423
BRODOLINI	8428
Proposte di legge (<i>Annunzio</i>)	8401
Proposta di legge costituzionale (<i>Annunzio</i>)	8401
Proposte di legge (<i>Svolgimento</i>):	
PRESIDENTE	8402
CAPPUGI	8402
BETTIOL, <i>Ministro senza portafoglio</i>	8402
	8403, 8404
DE VITA	8403
BERRY	8403
FABBRI	8403
BARONTINI	8404

La seduta comincia alle 10,30.

DE VITA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 19 giugno 1959.

(È approvato).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

BOLDRINI ed altri: « Modifiche alle norme previste dalla legge 3 giugno 1950, n. 375, sull'assunzione obbligatoria al lavoro degli invalidi di guerra » (1349);

SPADAZZI ed altri: « Modifica dell'articolo 95 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 » (1350);

« Sistemazione giuridica degli odontoiatri iscritti negli albi aggiunti dei medici » (1351);

D'AREZZO: « Modifiche alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, sull'avanzamento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica » (1352).

Saranno stampate e distribuite. Le prime tre, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede; dell'altra, che importa onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

Annunzio di una proposta di legge costituzionale.

PRESIDENTE. I deputati Sciolis e Bologna hanno presentato la proposta di legge costituzionale:

SCIOLIS e BOLOGNA: « Statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia » (1353).

Sarà stampata, distribuita e ne verrà fissata in seguito la data di svolgimento.

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune proposte di legge. La prima è quella d'iniziativa dei deputati Cappugi, Storti, Armato, Calvi, Sabatini, Zanibelli, Marotta Vincenzo, Pavan, Colleoni, Gitti, Biaggi Nullo, Casati, Cengarle, Gorrieri, Scalia, Martoni, Donat-Cattin, Galli, Azimonti, Penazzato, Buttè, Colombo Vittorino, Gerbino, Carra, Toros, Bianchi Gerardo, Colasanto e Bianchi Fortunato:

« Modifica delle norme sullo stato giuridico e nel trattamento economico degli operai statali » (121).

L'onorevole Cappugi ha facoltà di svolgerla.

CAPPUGI. Con la legge delega n. 1181 del 20 dicembre 1954, il Parlamento delegò al Governo l'emanazione delle norme relative al nuovo statuto non solo degli impiegati civili, ma anche di tutti gli « altri dipendenti dello Stato ». Tale delegazione però è rimasta completamente inattuata per gli operai statali. È, quindi, tuttora in vigore per essi una legislazione, di cui la maggiore parte risale al 1923-24 e che si presenta tanto farraginosa e disordinata dal lato formale quanto è arretrata, antidemocratica e in alcuni punti mortificante per i lavoratori sotto l'aspetto sostanziale.

Come è stato rilevato nella relazione scritta, è appunto in attesa di una generale revisione e di un organico e razionale coordinamento delle norme sul trattamento giuridico, economico, di quiescenza e di previdenza degli operai statali, che la proposta di legge accoglie soltanto indifferibili istanze della categoria interessate e solo parzialmente colma una delle più gravi lacune dell'attuazione della sopra ricordata legge di delega.

Il principio informatore della proposta è quello di portare gradualmente, secondo equità, gli operai sullo stesso piano degli impiegati, tenendo presente quanto la stessa legge delega ebbe ad affermare circa il diritto dei dipendenti statali alla piena « tutela delle loro esigenze di ordine individuale, familiare e sociale, nel quadro della più ampia considerazione della loro personalità ».

La necessità di vedere attuato quanto prima un provvedimento che, come questo, è destinato ad eliminare, almeno nei suoi aspetti più gravi, una situazione di così anacronistica e inammissibile sperequazione, mi spinge a chiedere anche l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Cappugi.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Cappugi, Colasanto, Armato, Sabatini e Zanibelli:

« Modifiche allo stato giuridico ed al trattamento economico dei salariati dello Stato pagati per tutti i giorni dell'anno » (225).

L'onorevole Cappugi ha facoltà di svolgerla.

CAPPUGI. La proposta di legge mira ad eliminare una differenza di trattamento economico che urta non solo contro l'equità, ma anche contro la logica. Il personale salariato di ruolo e non di ruolo in servizio presso le amministrazioni dello Stato è distinto in salariati pagati per tutti i giorni dell'anno e salariati pagati per le sole giornate lavorative.

I salariati pagati tutti i giorni dell'anno sono effettivamente obbligati a prestare la loro opera senza soluzione di continuità, in quanto sono addetti a lavorazioni e servizi a ciclo continuo.

In seguito all'applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19, articolo 1, è sorta una gravissima sperequazione di trattamento economico, poiché i salariati pagati per tutti i giorni dell'anno, i quali lavorano effettivamente e permanentemente per molte ore giornaliere oltre il normale orario di lavoro, non solo sono esclusi dai compensi per lavoro straordinario e dai cottimi, ma percepiscono una paga giornaliera inferiore a quella dei salariati retribuiti per le sole giornate lavorative, con riflessi sulla misura della tredicesima mensilità e sulla liquidazione dell'indennità di licenziamento. Ne consegue che, in palese contrasto anche con l'articolo 36 della Costituzione, per un lavoro uguale sotto l'aspetto qualitativo e di durata superiore, si ha una paga giornaliera inferiore.

Chiedo l'urgenza.

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Cappugi.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa del deputato Macrelli:

« Norme sullo stato giuridico dei salariati dello Stato » (265).

DE VITA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITA. Signor Presidente, l'onorevole Macrelli, impossibilitato ad essere presente alla odierna seduta, mi ha incaricato di dire che rinuncia allo svolgimento, rimettendosi alla relazione scritta, e chiede l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Macrelli.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Colasanto, Berry, Petrucci, Titomanlio Vittoria, Marotta Vincenzo, D'Ambrósio, Riccio, Sinesio, Colleoni, Durand de la Penne e Caccuri:

« Sistemazione di talune situazioni concernenti il personale salariato o subalterno delle amministrazioni dello Stato » (452).

BERRY. Chiedo di svolgerla io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERRY. La proposta di legge si riferisce allo stesso argomento delle proposte Cappugi testè illustrate. Essa riguarda la sistemazione di talune situazioni concernenti il personale salariato o subalterno delle amministrazioni statali e mira in maniera particolare ad eli-

minare talune sperequazioni a cui non si è ovviato con il provvedimento emanato in data 3 maggio 1955, n. 448, avente oggetto analogo a quello della proposta di legge che ho l'onore di svolgere.

In concreto, la proposta di legge mira ad estendere ai salariati assunti anche in data posteriore al 1° maggio 1948, e che svolgono mansioni di natura non salariale, la possibilità di essere trasferiti nei ruoli del personale impiegatizio. Inoltre, essa tende alla eliminazione di sperequazioni che sono assolutamente ingiustificate.

Per questi motivi, signor Presidente, ritengo che la Camera vorrà approvare la presa in considerazione della proposta di legge e concedere l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Colasanto.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Fabbri, Barontini, Venturini, Ferri, Nannuzzi, Maglietta, Vincenzo Gatto e Degli Esposti:

« Estensione al personale operaio delle amministrazioni dello Stato, anche con ordinamento autonomo, delle disposizioni legislative dell'opera di previdenza » (640).

L'onorevole Fabbri ha facoltà di svolgerla.

FABBRI. La proposta di legge tende ad eliminare una sperequazione circa il trattamento del personale operaio delle pubbliche amministrazioni, tendendo ad estendere il diritto all'indennità di buonuscita per questa categoria.

Ella sa, signor Presidente, come lo sanno i membri del Governo, che attualmente la buonuscita è estesa a tutti gli impiegati di ruolo e fuori ruolo. Noi pensiamo che sia necessario estenderla anche agli operai delle amministrazioni dello Stato.

Prego pertanto la Camera di voler prendere in considerazione la presente proposta di legge. Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Fabbri.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Segue la proposta di legge di iniziativa dei deputati Novella, Santi, Foa, Romagnoli, Maglietta, Pieraccini e Barontini:

« Statuto degli operai dello Stato » (871).

BARONTINI. Chiedo di svolgerla io.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARONTINI. Circa 80 mila salariati dello Stato hanno il loro rapporto di lavoro regolato ancora dal vecchio stato giuridico del 1924, istituito dal Governo fascista allo scopo di imporre agli operai l'accettazione delle posizioni ufficiali del regime. Questo stato di cose implica condizioni che oggi non possono essere più accettate, come ad esempio il rinnovo del contratto di lavoro di sei mesi in sei mesi e ora di anno in anno. Infatti, una tale disciplina serviva per dare la possibilità al fascismo di eliminare dalle amministrazioni civili e militari dello Stato tutti coloro che non si schieravano sulla base degli orientamenti politici del regime.

Lo stato giuridico del 1924 è in netto contrasto con la nostra Costituzione e non può continuare a regolare il rapporto di lavoro di ben 80 mila salariati dello Stato. La legge delega non ha in merito fatto nulla e i salariati continuano ad essere regolati nel loro rapporto di lavoro da leggi di una nazione prettamente fascista, e difformi, perciò, nello spirito e nella lettera dal nuovo ordinamento della nostra Costituzione repubblicana. La nostra proposta di legge investe questioni di fondo, come ad esempio lo sviluppo di carriera e il problema normativo, e tende ad ispirarsi nel miglior modo possibile al dettame della Costituzione.

Data l'importanza che riveste la nostra proposta di legge, come pure le altre proposte di legge testé svolte, prego la Camera di volerla prendere in considerazione, anche perché la materia ha costituito elemento di trattativa tra le organizzazioni sindacali di tutte le correnti e il Presidente del Consiglio, onorevole Segni.

Chiedo l'urgenza.

PRESIDENTE. Il Governo ha dichiarazioni da fare?

BETTIOL, *Ministro senza portafoglio*. Il Governo, con le consuete riserve, nulla oppone alla presa in considerazione della proposta di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione della proposta di legge Novella.

(È approvata).

Pongo in votazione la richiesta di urgenza.

(È approvata).

Le proposte di legge oggi prese in considerazione saranno trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile (834).

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

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

FRUNZIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la discussione del bilancio della marina mercantile non sempre assume estensione corrispondente all'importanza delle attività marittime per l'Italia, nel senso che il dicastero della marina mercantile spesso è, a torto, considerato tra i meno importanti, in relazione al fatto che l'ammontare complessivo delle spese previste dal bilancio è alquanto inferiore a quello della maggior parte degli altri ministeri. L'importanza delle attività economiche connesse con il mare è, per altro, tanto rilevante ai fini dell'economia nazionale, che esse meriterebbero una discussione molto più ampia di quella che normalmente su di esse viene svolta in Parlamento.

L'onorevole relatore Amodio, che è anche capo dell'amministrazione di una delle quattro famose repubbliche marinare italiane, ha esposto in maniera chiara i fondamentali problemi delle attività marinare e del Ministero della marina mercantile. Io mi limiterò in questo mio intervento a toccare alcuni di essi nella speranza di dire qualcosa che possa lumeggiare quelle che, a mio avviso, sono le esigenze fondamentali di una politica marittima nel momento attuale.

È inutile dissimulare le difficoltà della situazione attuale ed occorre, invece, con coraggio riconoscerle e fronteggiarle. Quel che mi preme mettere in rilievo è che l'attuale

situazione di crisi non dipende in alcun modo dalla politica marittima sin qui condotta e che, anzi, questa politica ha consentito di conseguire dei risultati che hanno migliorato di molto la posizione della marina mercantile italiana, permettendole di poter resistere alla crisi, anche se questa crisi ha comportato il disarmo di una massa abbastanza imponente di tonnellaggio. Si sente spesso affermare che una politica marittima non vi è stata o che è stata condotta in modo errato, ma credo che anche le aride cifre abbiano un loro linguaggio e che esse esprimano in modo sufficientemente chiaro i risultati ai quali si è giunti nel campo dello svecchiamento della flotta. È vero che vi sono ancora troppe navi di bandiera italiana che hanno un'età superiore al quarto di secolo, ma è pur vero che mai come adesso è stata così elevata la quota delle navi di costruzione recentissima e di alte qualità tecniche. Se un'accorta politica marinara non fosse stata condotta nel dopoguerra, se non si fosse limitato l'acquisto all'estero di navi vecchie, se non si fossero adottate misure a favore delle costruzioni navali, oggi probabilmente la quota delle navi in disarmo sarebbe molto maggiore e sarebbe molto minore, per converso, l'aliquota di navi in grado di resistere alla concorrenza delle bandiere estere; ma soprattutto non vi sarebbe la consistenza attuale di oltre 5 milioni di tonnellate lorde. La situazione attuale rende però necessari nuovi provvedimenti; la crisi determinata dal troppo spazio di stive esistente in rapporto alla necessità dei trasporti marittimi nel mondo ci impone l'adozione di determinate misure per facilitare l'opera di svecchiamento e di eliminazione delle navi che non sono più in grado di navigare in modo remunerativo. Trovo che, a questo proposito, sia preferibile nutrire un certo pessimismo sul futuro dell'andamento del mercato dei noli, almeno per i prossimi mesi. Se poi l'andamento del mercato migliorerà in modo sensibile, tanto meglio, perché i provvedimenti presi diventeranno di più facile applicazione. Quello che è certo è che appare indispensabile un intervento governativo in senso anticongiunturale, che deve proporsi un duplice scopo: quello di far sì che le vecchie navi vengano demolite e quello di consentire agli armatori di costruire nuove navi in modo da evitare che la marina mercantile italiana venga a ridursi in modo preoccupante e dannoso nel futuro.

L'onorevole relatore ha ampiamente trattato il problema, ed io concordo pienamente con le sue affermazioni e le sue conclusioni.

Da un lato abbiamo il problema delle vecchie navi, di non eccellenti qualità tecniche, che comportano forti costi di gestione e che perciò potevano navigare in periodo di noli alti, mentre non trovano più convenienza a navigare in periodo di noli bassi e, probabilmente, neppure in condizioni di normale mercato di noli.

Queste navi non potranno più trovare impiego e mi sembra quindi logico e normale che si cerchi di affrettarne l'eliminazione. Molti armatori hanno già venduto parecchie di queste navi per la demolizione ed il fenomeno assume aspetti sempre più notevoli di mese in mese nel mondo intero, ma non mancano gli armatori che ancora attendono e sperano di poter impiegare con buoni risultati le altre che loro rimangono. Il ragionamento di questi armatori può essere senz'altro fondato sul piano soggettivo e personale e spesso anche su ragioni sentimentali, perché nulla esclude che qualcuna delle navi vecchie possa conseguire in un momento particolare qualche risultato favorevole, ma sul piano obiettivo non si può concepire che tutte o anche la maggior parte di queste unità possano trovarsi ad usufruire di momenti favorevoli, perché ciò potrebbe essere consentito solo con un radicale mutamento della situazione, mutamento che, allo stato delle cose, non appare affatto prevedibile.

Compito dello Stato è quello di invogliare a demolire le navi vecchie dato che il loro mantenimento in vita, se può in qualche caso apportare qualche effimero beneficio, rappresenta pur sempre una possibilità di turbamento della situazione del mercato. Consento quindi pienamente sulla necessità di un premio di demolizione o di un provvedimento del genere, comunque esso sia chiamato e in qualsiasi forma sia organizzato. Ciò potrebbe consentire proprio di avvalerci del periodo negativo per completare l'opera di ringiovanimento della nostra flotta. Sono contrario, però, a concedere il premio esclusivamente per la demolizione. Questa è infatti solo una faccia del problema, una faccia, che, però, non può essere considerata da sola, perché essa comporta il grave pericolo che molte piccole aziende armatoriali finiscano col demolire le loro navi e col disinteressarsi delle attività marittime. E siccome la spina dorsale dell'armamento italiano è costituita, eccezione fatta per pochi nomi dei grandi armatori, da una massa di piccole aziende che gestiscono piccole navi, dobbiamo bene preoccuparci che i titolari di queste aziende non si ritirino a vita privata, privando l'armamento

nazionale della loro esperienza, della loro competenza, della loro passione e della loro sana economia aziendale, molto spesso a tipo familiare.

Per quel che riguarda le demolizioni, non ritengo neppure che sia necessario attendere un piano di portata internazionale, appunto perché la situazione della flotta italiana è in un certo senso peculiare rispetto a quella di altri paesi, che hanno flotte di età media più giovane e nelle quali il problema delle demolizioni non si presenta con gli stessi aspetti che esso assume per la marina italiana, che ha molto maggiore interesse di sbarazzarsi delle navi vecchie di quanto non lo abbiano altre flotte. Sembra indubbio che le nostre navi più anziane debbano essere destinate alla demolizione e, quindi, non è il caso, al momento attuale, di attendere e di vedere che cosa facciano gli altri e se è possibile trovare un accordo, il quale sarebbe di difficile raggiungimento, perché, naturalmente, ogni marina ed ogni armatore cercherebbe di assicurarsi dei vantaggi, compromettendo la rapidità necessaria nella stesura e nell'esecuzione dell'accordo.

Detto questo, conviene però dire della necessità che sia posto un argine alla demolizione indiscriminata, costruendo, al posto delle navi demolite, unità nuove di migliori caratteristiche. L'armamento non ha certamente, nel complesso, i mezzi finanziari necessari per un'opera di così vasta portata, quale potrebbe essere quella di ordinare ai cantieri nuove costruzioni in misura ingente, corrispondenti in tonnellaggio, se non all'intero naviglio demolito, almeno ad una congrua parte di esso. È interesse della flotta italiana demolire le unità più vecchie, ma non è interesse nazionale che la sua consistenza sia fortemente ridotta. È, invece, interesse dell'armamento, della marina mercantile e della nazione che alle vecchie navi antieconomiche se ne sostituiscano altre in grado di navigare anche in periodi di noli bassi. È interesse della gente di mare che la consistenza della flotta non diminuisca, perché altrimenti si avrebbe un ineluttabile aumento della disoccupazione. È, infine, interesse dei cantieri che vengano costruite nuove navi, per assicurare lo sfruttamento degli impianti ed il lavoro del personale.

Nessun contributo potrà, però, essere di misura tale da costituire un vero e proprio finanziamento per le nuove costruzioni ed occorre, quindi, che ci si preoccupi seriamente di fornire all'armamento i capitali necessari. Ciò potrà essere fatto a mezzo di

un ben congegnato sistema organizzativo del credito navale. L'Istituto mobiliare italiano ha ben operato in materia, ma evidentemente esso non è provvisto di fondi sufficienti per finanziare una grande massa di costruzioni. Istituire, d'altra parte, un nuovo ente che abbia per oggetto esclusivo il credito navale significherebbe porre problemi preventivi di organizzazione e funzionamento dell'istituto, con il rischio di perdere del tempo prezioso. Ritengo, quindi, che il sistema migliore sia quello di autorizzare l'istituzione, presso istituti bancari determinati, di speciali sezioni per l'esercizio del credito navale a lunga scadenza, che dovranno, naturalmente, disporre di fondi sufficienti per un complesso abbastanza esteso di nuove costruzioni. L'istituzione di queste sezioni, se darà buona prova, potrà rappresentare, anche per l'avvenire, la soluzione del problema del finanziamento delle imprese armatoriali per i programmi di rinnovamento e di sviluppo delle loro flotte ed avrà, nei primi anni, anche una spiccata funzione di provvedimento anticongiunturale. È evidente, però, che l'istituzione di queste sezioni potrà risolvere uno dei due problemi fondamentali in questa materia, quello del finanziamento, del porre, cioè, a disposizione degli armatori che intendono costruire nuove navi i capitali occorrenti; ma qualcosa dovrà essere fatto anche in relazione all'altro problema fondamentale, che è rappresentato dal costo del danaro.

In sede tecnica potrà essere studiato il modo migliore per conseguire questo risultato, la forma più conveniente e più corretta per raggiungerlo ed il sistema migliore e meno pesante per lo Stato se si dovesse ricorrere ad un contributo di interesse; in questa sede io mi limito a formulare il voto che il problema, che so essere già all'esame del Ministero, venga studiato nel modo più approfondito e condotto a soluzione, perché esso rappresenta una condizione *sine qua non* per rendere possibile un programma di nuove costruzioni che vengano a sostituirsi alle navi avviate alla demolizione.

E passo a trattare un altro argomento, sempre connesso a questa materia, ricollegato all'altro soggetto del contratto di costruzione navale: il cantiere.

Quando il committente dispone di fondi adeguati per corrispondere subito al cantiere il prezzo pattuito per la costruzione, evidentemente il problema non si pone. Ma quando tale eventualità non si verifica, il problema sorge e comporta notevoli complicazioni. Il committente è costretto a chiedere — ed il

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

cantiere costruttore è costretto a concedere — facilitazioni di pagamento che implicano per le due parti vantaggi e svantaggi. Il committente ha il vantaggio di poter pagare parte del prezzo con dilazione, ma ha a suo carico gli interessi passivi; il cantiere ha il vantaggio di procurarsi lavoro, ma può trovarsi in condizione di non disporre sul momento di fondi nella misura necessaria. In questa situazione accade, come in effetti avviene attualmente, che, per ottenere lavoro, i cantieri cerchino di concedere modalità di pagamento quanto più è possibile favorevoli ai committenti, attuando una forma di concorrenza che, naturalmente, non può prescindere dall'esistenza di condizioni obiettive che consentano ai cantieri di aver disponibili capitali in congrua misura.

La piena razionalizzazione dell'attività produttiva può, entro certi limiti, consentire economie di esercizio che permettano di ridurre i prezzi di costruzione.

Qual è il sistema per rendere possibile una tale situazione? Io penso — e l'ho già detto — che la condizione necessaria sia la tranquillità finanziaria dei cantieri. Tale tranquillità potrebbe essere data mediante una politica di credito a favore dei cantieri, credito non a lungo termine, perché la dilazione nel pagamento è sempre limitata nel tempo e non dovrebbe, comunque, andare oltre i cinque anni. Al caso dei cantieri si attaglia, quindi, esattamente la nozione del credito a media scadenza. Mi sembra di aver dimostrato sufficientemente l'importanza del problema e la necessità che esso abbia una soluzione. Questa soluzione dovrà, ovviamente, essere ampiamente studiata e meditata in sede competente, esaminandosi anche la possibilità di dar vita ad un fondo di rotazione a basso saggio di interesse per i finanziamenti ai cantieri navali. Sull'argomento a me non resta che esprimere il voto più fervido perché il Ministero della marina mercantile si occupi a fondo del problema, che è di interesse fondamentale.

Ho parlato finora di armatori e di cantieri e non vorrei che si ritenesse che penso solo ad essi, senza preoccuparmi della gente di mare e del personale dei cantieri. A me sembra che, come base, in questo campo, l'interesse del datore di lavoro e del prestatore d'opera sia convergente; perché se gli armatori commettono ai cantieri nuove navi, il beneficio per la gente di mare è certo, in quanto queste navi avranno necessariamente bisogno di un equipaggio, ed il beneficio per il personale dei cantieri è altrettanto certo,

poiché le costruzioni apporteranno loro lavoro. Le misure che sono state illustrate tendono, in sostanza, a favorire ambedue le parti e, comunque, è ovvio che, quando l'interesse viene a divergere ed i prestatori d'opera vantino rivendicazioni nei confronti dei datori di lavoro, la loro azione avrà tanto migliori possibilità di successo quanto migliori saranno le condizioni generali in cui il datore di lavoro esplica la sua attività.

Nei riguardi della gente di mare ritengo che molto debba essere fatto nel settore dell'istruzione e dell'addestramento. In primo luogo, trattando dell'istruzione marinara, sento l'obbligo di ricordare quanto ha fatto e sta facendo l'Istituto universitario navale di Napoli nella formazione dei quadri dirigenti e nella ricerca scientifica dei problemi del mare, guadagnandosi un posto di preminenza anche in campo internazionale. L'Istituto, benché dipendente, per competenza, dal Ministero della pubblica istruzione, ha bisogno anche dell'aiuto e della considerazione del Ministero della marina mercantile per valorizzarne l'azione. Ma se qui si tratta di un problema soprattutto culturale, quello dell'istruzione nautica si collega principalmente con quello della disoccupazione. Il problema della disoccupazione in questo settore è essenzialmente un problema di mancanza di qualificazione e di specializzazione. Non dico una cosa nuova affermando che, di fronte al numero dei marittimi che attendono l'imbarco per una delle qualifiche iniziali, abbiamo invece una preoccupante carenza di personale specializzato che possieda i requisiti necessari per ottenere i titoli professionali marittimi.

Il problema è di importanza fondamentale per ciò che riguarda sia la occupazione della gente di mare sia per quanto riguarda l'uso del personale qualificato a bordo. Non è un problema che si possa risolvere con una legge o con un decreto, né esistono misure tali da far conseguire risultati completi immediati; si tratta di un problema da risolvere per gradi, ma è nello stesso tempo urgente e indilazionabile ed il Ministero della marina mercantile deve affrontarlo con tempestività. Mi risulta che esso è sentito a piazza della Minerva e che l'onorevole Jervolino ha dato disposizioni perché venga studiato nei suoi aspetti e perché venga predisposto un programma di azione. Da questo punto di vista il mio invito a risolvere il problema e a sviscerarlo potrebbe forse farmi apparire come una mosca cocchiera, dal momento che esso è presente al ministro, che già se ne occupa

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

attivamente; mi sembra tuttavia necessario porre la questione, perché la soluzione di essa rappresenta la base per il futuro sviluppo e il potenziamento della marina mercantile italiana. A nulla varrebbero navi nuove, sempre più belle e sempre più perfezionate tecnicamente, se non si disponesse di una massa di personale in grado di equipaggiarle degnamente. Attualmente pochi marittimi raggiungono gradi abbastanza elevati. Ciò avviene anche perché nessun titolo di studio viene richiesto per accedere alla categoria, nessuna istruzione, neppure la capacità di leggere e di scrivere. Anzi si pongono spesso sullo stesso piano marittimi che hanno qualche titolo di studio con quelli che non ne hanno affatto. Io trovo che per l'avvenire sia necessario stabilire dei criteri precisi che subordinino l'esercizio dell'attività di marittimo al compimento almeno della istruzione obbligatoria per legge. E, ciò dicendo, io non penso solo ai sottufficiali di bordo o al personale specializzato, ma mi riferisco anche alle qualifiche di bassa forza, perché è inconcepibile ammettere che al marinaio, ad esempio, che tra le sue mansioni, ha quelle del timone non venga richiesto di aver fatto le elementari, e che un simile requisito non venga prescritto per il fochista, che deve seguire il funzionamento di strumenti di misurazione delle caldaie.

La figura del marittimo ai nostri giorni tende sempre più ad allontanarsi dalla figura antica del vecchio lupo di mare, maturatosi attraverso gli anni e le esperienze, perché le condizioni in cui si svolge oggi la navigazione sono ben diverse da quelle del passato e gli anni di navigazione e le esperienze potranno fare ancora molto nel formare gli equipaggi, ma con la base di una preparazione di istruzione generica e specifica, che il continuo progresso tecnico rende di anno in anno sempre più necessaria.

È vero che il fatto che, ad esempio, non sia richiesta la licenza elementare per l'immatricolazione nella gente di mare non significa affatto che tutti gli aspiranti all'immatricolazione siano analfabeti o non possiedano quella licenza ed è ben vero che vi sono imprese armatoriali che già chiedono, per l'ammissione di marittimi nei loro turni particolari, il possesso di determinati requisiti di istruzione; ma ciò sta proprio a rappresentare che nella pratica si è già avanti rispetto alle condizioni teoriche prescritte dalla legge e che, quindi, l'azione del Ministero risulterà, in questo campo, facilitata dal fatto che, nella pratica, il problema è almeno

parzialmente risolto od avviato a soluzione. Non si tratterà, quindi, di dare e di costruire tutto *ex novo* e di operare una vera e propria rivoluzione: ciò che è necessario è che qualcosa si faccia, e si faccia bene, per dare alla materia un assetto rispondente ai tempi.

Ciò va detto in modo speciale nei riguardi del personale addetto alla pesca, settore nel quale la situazione si presenta indubbiamente con aspetti più gravi, perché è proprio nel settore dei pescatori e degli equipaggi delle navi da pesca che vi è una maggiore scarsità di personale qualificato ed istruito convenientemente. Occorre una revisione della disciplina del conseguimento dei titoli professionali ed occorre una azione per sviluppare le forme di istruzione necessarie per tali titoli, perché anche qui siamo nel campo di una *conditio sine qua non* per gli sviluppi della nostra pesca. Se è necessaria la motorizzazione dei natanti addetti alla pesca costiera, è altrettanto necessario formare una massa di personale che sia in grado di condurre tali natanti.

Sulla pesca vi sono molte altre cose da dire ed esse sono sinteticamente riepilogate in un ordine del giorno da me presentato assieme ad altri colleghi. Le condizioni necessarie per lo sviluppo della pesca sono di vario ordine: di ordine legislativo in ciò che riguarda la formazione di un provvedimento di legge che provveda a coordinare e ad innovare, ove necessario, le norme esistenti; di ordine materiale in ciò che concerne la vigilanza sulla pesca e la repressione della pesca di frodo; ancora di ordine materiale per quanto attiene alla motorizzazione dei natanti da pesca costiera, al rammodernamento di quelli addetti alla pesca oltremare, alla costruzione di unità da adibire alla pesca atlantica ed al miglioramento delle attrezzature e della qualità delle navi da pesca, considerate nel loro complesso; di ordine internazionale per quanto ha riferimento alla stipulazione di accordi che permettano ai nostri pescatori di svolgere il loro lavoro nei mari che circondano l'Italia. Questi accordi sono necessari perché fino a quando essi non esistono, tutti gli arbitrii sono possibili, mentre l'esperienza ha dimostrato che, dopo il raggiungimento di accordi, la situazione in Adriatico è sufficientemente migliorata. Cercare un accordo è sempre la soluzione migliore, perché anche se esso ci può imporre delle rinunzie, altre rinunzie vengono fatte dalla controparte, nel desiderio di giungere ad un compromesso, ad un *modus vivendi* che, con il passare del tempo, può divenire proficua collaborazione. La mancanza di accordi lascerebbe queste navi

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

abbandonate a se stesse, soggette a tutti gli atti coercitivi di organi di altri Stati che tengono conto solo delle loro leggi, buone o cattive, giuste od ingiuste, che siano; una volta raggiunto un accordo, invece, anche gli altri sono tenuti ad uniformarsi ed a tener conto non più e non solo delle loro leggi, ma di quella norma comune che è stata liberamente formulata e sottoscritta.

Non mi dilungo sui problemi della motorizzazione della piccola pesca e del rammodernamento delle unità da pesca, perché l'onorevole relatore ne ha già abbondantemente trattato e mi limito, quindi, a rilevare l'importanza che essi assumono anche in relazione alle nuove esigenze che si presentano in dipendenza dell'entrata in vigore del trattato istitutivo del mercato comune europeo, nell'ambito del quale potranno rendersi necessari provvedimenti di carattere particolare anche per quanto riguarda l'organizzazione dello smercio dei prodotti ittici. Vorrei ora sottoporre all'attenzione dell'onorevole ministro un quesito: se non crede opportuno, cioè, come è stato fatto in Liguria per la ricerca di relitti di antica civiltà, attrezzare una nave per la ricerca ittologica nella zona di Napoli, dando incarico ai valorosi professori dello Istituto superiore navale, che potrebbero così avere possibilità di studio per migliorare il patrimonio ittico nazionale e dare un contributo alla scienza in tale settore.

Passo poi a un'altra questione di grande importanza, quella della connessione tra i servizi della navigazione marittima e di quella aerea.

La Camera ebbe ad approvare nel giugno di tre anni or sono un ordine del giorno nel quale venne affermata la opportunità che tali servizi fossero affiancati in un unico ministero. Da allora, nulla è accaduto che potesse far ritenere errata tale impostazione del problema ed anzi, specie per quanto riguarda i trasporti a grande distanza, si è venuto a dimostrare sempre più necessario il coordinamento tra i due mezzi di trasporto, che appaiono come complementari ed interdipendenti, sia per quanto riguarda il trasporto in sé, sia per quanto concerne i noli, sia per quanto attiene agli accordi intervenuti tra armatori marittimi ed esercenti linee di navigazione aerea per l'utilizzazione, da parte dei passeggeri, dell'uno o dell'altro mezzo.

Non mancano addirittura, all'estero, casi di costituzione di società miste di trasporto marittimo ed aereo; tutto ciò sta a rappresentare, in pratica, un pieno riconoscimento di quell'interdipendenza e complementarietà dei

due mezzi. Sembra, quindi, necessario che anche in sede di organizzazione amministrativa venga, quanto meno per i trasporti a lunga distanza, creato un apposito organismo atto ad assicurare il coordinamento dei due mezzi di trasporto.

La soluzione del ministero unico della navigazione sarebbe ancora la migliore possibile ma per il momento, in attesa degli sviluppi e quale che possa essere la futura sistemazione dell'amministrazione dell'aviazione civile, il meno che si possa fare è creare, appunto, un organismo di coordinamento a cui sia devoluto il compito di studiare ed avviare a soluzione i problemi di interesse comune dei due mezzi di trasporto, nell'interesse di entrambi. Tale organismo dovrebbe funzionare presso il Ministero della marina mercantile, e ciò non perché i trasporti marittimi debbano considerarsi più importanti di quelli aerei, ma per il semplice fatto che questo Ministero ha ormai una molto più larga e ricca esperienza in materia di trasporti a lunga distanza. Accordi diretti fra le amministrazioni interessate potranno stabilire la natura, la composizione e le funzioni di tale organismo: in sede parlamentare ciò che ha importanza al momento attuale è stabilire la necessità di questo organismo che, come ho già rilevato, non rappresenta una novità in senso assoluto, in quanto la collaborazione ed il coordinamento, oltre ad essere basati su premesse di ordine economico, sono già attuati in sede privatistica tra imprese dell'uno e dell'altro mezzo di trasporto che, talvolta, finiscono con l'unificarsi nella gestione.

Un accenno, infine, ritengo necessario ad un ultimo problema: quello del personale del Ministero della marina mercantile. Quando si parla di insufficienza quantitativa del personale di un'amministrazione statale si rischia di non farsi intendere perché, almeno nell'opinione pubblica, è molto diffusa l'impressione che gli impiegati dello Stato siano troppi e qualche volta si pensa che il loro lavoro sia improduttivo e non sodisfi ad esigenze effettive, ma a mere esigenze di carattere burocratico.

Il Ministero della marina mercantile ha un campo immenso di attività e le prospettive future di azione di una politica marittima sono tali che solo un saldo nucleo di personale potrà farvi fronte. L'aumento e l'espansione della flotta, il sorgere di organi internazionali, l'evolversi dei rapporti internazionali crea problemi di difficile soluzione, perché in un'amministrazione che abbia mi-

gliaia di dipendenti è più facile istituire uffici nuovi o destinare personale a mansioni nuove rispetto a quelle che in passato erano di stretta competenza dell'amministrazione. In un ministero piccolo, nel quale sostanzialmente per la maggior parte delle carriere e delle qualifiche gli organici continuano a corrispondere a quelli della precedente direzione generale della marina mercantile, il problema di destinare personale a servizi nuovi, quali, a puro titolo di esempio, il coordinamento delle attività sorte in relazione all'attuazione del mercato comune europeo, presenta aspetti di maggiore gravità quando il personale della carriera direttiva e quello della carriera esecutiva superano ciascuno di poco il centinaio di unità e quando non esiste neppure un ruolo della carriera di concetto amministrativo-contabile. È un'esigenza profonda di funzionalità dell'amministrazione che richiede, quindi, il potenziamento dell'organizzazione del Ministero, attraverso un adeguato ampliamento dei ruoli organici e l'istituzione del ruolo della carriera di concetto.

Il problema è stato dibattuto per anni e sembrava che ad esso dovesse darsi soluzione in sede di riforma della pubblica amministrazione e di determinazione degli organici all'atto della formulazione della legge delega sulla riforma stessa. Ciò non è stato fatto perché in quella sede non fu possibile esaminare in concreto i problemi dei vari dicasteri a sè considerati; ma da allora si sono avute delle revisioni dei ruoli organici di altre amministrazioni statali ed appare necessario che una tale revisione venga consentita anche per un Ministero che ha bisogno di personale e che, oltre tutto, non ha sinora ottenuto una struttura adeguata al suo rango di ministero, in quanto, a puro titolo di esempio, non ha neppure, come l'hanno tutti gli altri dicasteri, una direzione generale degli affari generali e del personale, ma un solo ispettorato generale.

Ho ritenuto necessario esporre con una certa completezza alcuni problemi che considero di grande importanza e che avrebbero meritato senza dubbio un'esposizione ancora più completa ed ancora più accurata.

Una cosa va, però, detta, ed è che la marina mercantile e la pesca hanno bisogno, nel nostro paese, di una più larga comprensione da parte di tutti. Occorre formare sempre più una salda coscienza marinara agitando i problemi politici ed economici che hanno attinenza col mare non soltanto su periodici e riviste di carattere tecnico, ma sulla stampa quotidiana,

invogliando i giovani al mare, non soltanto con l'attrattiva che possono esercitare i viaggi sugli oceani e la conoscenza di paesi nuovi, ma anche con la coscienza di trovare nel mare le basi di una ricchezza per questo nostro paese tanto popolato, che non può fare a meno di tendere con tutte le forze verso il mare.

Sono convinto che con la saggia guida dell'onorevole Jervolino, i più importanti problemi potranno essere risolti per la sempre maggiore affermazione della nostra marina mercantile (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

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

CONCAS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione di questo bilancio avviene in un momento in cui le vicende dei commerci, dei traffici, dell'industria mercantile e navale sono delle meno felici, e mentre è in corso una grande agitazione sindacale unitaria.

Gli avvenimenti politici, i fenomeni di carattere economico, la recessione americana, difficili a prevedersi, sono alla base di questa situazione, non dimenticando, per quanto riguarda l'industria principe di questo importantissimo settore, quella armatoriale, che essa ha carattere ciclico internazionale, un'industria cioè che, con periodi abbastanza costanti, dà degli utili relevantissimi, seguiti da periodi con utili ristretti, per giungere a momenti in cui la sua gestione può diventare anche antieconomica.

Ho ritenuto utile premettere queste poche parole che fissano il quadro generale, perché è in esso che si colloca e trova posto la nostra situazione particolare, quale essa si presenta, sia pure di riflesso, dal bilancio che è presentato per la nostra approvazione.

Ho detto volutamente di riflesso perché in questo documento a schietto carattere amministrativo, ben poche sono le cifre che riguardano direttamente i problemi più importanti della nostra marina mercantile, e molte quelle ormai stereotipate e di carattere prettamente burocratico. Tuttavia è il bilancio che dà lo spunto, una volta all'anno, alla discussione, se non alla soluzione, dei maggiori problemi mercantili navali.

Le statistiche ci dicono, pur non essendo concordi, che sul tonnellaggio mondiale assommante ad oltre 100 milioni abbondanti di tonnellate di stazza lorda, oltre il 10 per cento si trova in disarmo, cifra questa evidentemente poco lusinghiera. Purtroppo esse ci dicono anche che sui 5 milioni di tonnellate

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

di stazza lorda che compongono la nostra flotta mercantile, 950 mila tonnellate di stazza lorda si trovano in disarmo nei porti italiani o stranieri, cioè il 20 per cento circa della nostra flotta.

Cifre, queste, che ci debbono preoccupare. Situazione pertanto che va esaminata a fondo nella maniera più oggettiva, al di sopra delle questioni di parte, nello interesse superiore del paese. Quali sono le ragioni per cui noi risentiamo in modo così cospicuo di una situazione generale di evidente flessione, mentre, ad esempio, la Francia, l'Olanda, il Giappone si trovano in una situazione migliore della nostra? La ragione è semplice: la qualità scadente della nostra flotta mercantile.

Tutti i Governi passati, i molti che non hanno fatto nulla per la nostra marina ed i pochi che hanno fatto qualche cosa, (vedi legge n. 522 ormai passata alla storia come legge Tambroni e legge n. 859 del ministro Cassiani, entrambe, riguardanti un piano decennale di costruzione navali) tutti indistintamente i Governi — ripeto — per ragioni di partito, per ragioni politiche, per ragioni elettorali, non hanno fatto che porre in evidenza, che dare risalto, che porre in vetrina l'aumento costante della nostra flotta mercantile. E così si sente dire o si legge: « Siamo vicini a raggiungere il tonnellaggio anteguerra...; abbiamo già raggiunto il tonnellaggio anteguerra; abbiamo superato il tonnellaggio di prima della guerra; siamo al sesto posto nella graduatoria delle marinerie mondiali; veniamo dopo gli Stati Uniti, la Gran Bretagna, la Liberia, la Norvegia e il Giappone... » Ma, della qualità delle navi che compongono la nostra flotta non si è mai parlato o si è parlato il meno possibile. Eppure, dai banchi di questo settore, colleghi del mio partito hanno ripetutamente denunciato questo inutile gioco di esaltazione della quantità e questa interessata ignoranza della qualità. Oggi, più che mai il nodo è venuto al pettine e, se risentiamo in maniera preoccupante del fenomeno del disarmo, che come vi ho detto, ha raggiunto quasi il 20 per cento del totale della nostra flotta, ciò si deve alla qualità del nostro naviglio.

Almeno in gran parte — finché la richiesta delle stive non ha avuto limite, o è stata altissima — tutto era buono, anche la carretta, con 40 anni di età, di basso tonnellaggio, di scarsa velocità e di alto consumo. Senonché man mano che le nuove costruzioni scendevano in mare con tonnellaggi minimi di 15 mila tonnellate, con velocità medie di 14 nodi all'ora, con consumi bassi in rapporto a quelli ante-

guerra, e la richiesta delle stive diminuiva, per ragioni molteplici (la cuccagna della Corea e di Suez non poteva essere eterna) la crisi si presentava inevitabile per le flotte di qualità scadente, come la nostra e quella greca. Ora, forse si incomincerà in qualche settore, non certo in quello dei liberi armatori, a dare ragione agli uomini del nostro partito che sempre e costantemente si opposero a che in un modo o nell'altro si favorisse l'acquisto di vecchie navi all'estero, insistendo che si compissero invece tutti gli sforzi possibili per potenziare i nostri cantieri e si ponessero in cantiere nuove costruzioni di navi. Oggi sarebbe interessante sapere che cosa ne pensano tutti coloro che con il loro operato favorirono le sporche speculazioni degli armatori e di conseguenza impedirono il rinnovamento della nostra flotta mercantile.

Le navi che mestamente dondolano a mazzi, come gli asparagi, disarmate, legate ad una bitta, un poco in tutti i porti d'Italia, sono per oltre l'85 per cento il vecchiume di speculazione comperato all'estero con l'aiuto del contribuente italiano, o il vecchiume ammortizzato che i nostri liberi armatori non si decidono — vi è un *arrière pensée* in questo loro modo di agire — a mandare alla demolizione.

Vediamola un poco la qualità di questi 5 milioni di tonnellate che compongono la nostra flotta mercantile. Un profano o persona con scarse cognizioni in materia, che legga la tabella della consistenza del naviglio italiano a propulsione meccanica, distinti per età e tonnellaggio al 1° gennaio 1958, trova cifre che lo lasciano soddisfatto e convinto che la nostra flotta mercantile — come qualità — non ha nulla da invidiare ad alcuno. Le navi che hanno una età variabile da 1 anno a 5, sono 211 per un totale di un milione e 215 mila tonnellate, quelle che hanno da 6 a 10 anni sono 119 con un tonnellaggio complessivo di 388 mila tonnellate, quelle da 11 a 15 anni sono 384 con un tonnellaggio di un milione e 554 mila tonnellate. Le navi poi che hanno una età variabile dai 16 ai 20 anni sono 109 per un complessivo tonnellaggio di 396 mila tonnellate. Giunto a questo punto, si può benissimo fare una riflessione e fermarsi. Fino a 20 anni una nave è buona: questa dovrebbe essere la vita media di un bastimento. Ora, su 5 milioni di tonnellate stazza lorda che conta la nostra flotta, oltre il 73 per cento è di ottima e di buona qualità, il resto va rinnovato. Questo resto è costituito da 27 navi che hanno da 20 a 25 anni e assommano ad un tonnellaggio di 88 mila e 500 tonnellate, e da 441 navi che hanno più di 25 anni, senza

fare altre suddivisioni di tempo (ve ne sono di quelle che hanno superato il record di 40 anni !) per un tonnellaggio complessivo di 1 milione e 217 mila tonnellate di stazza lorda. Ma se le cifre sono esatte, non è giusto, non è onesto, enunciare solo le cifre e lasciare che la maggioranza cada nell'inganno, non aggiungendo alcuna spiegazione. Spiegazione che non ha nulla di misterioso. Innanzitutto un quarto esatto della nostra flotta è ormai decrepito e sono quelle 441 navi per 1 milione e 217 mila tonnellate stazza lorda che vanno dai 25 ai 40 anni ed oltre. Queste navi hanno un tonnellaggio che va dalle 1000 alle 10.000 tonnellate stazza lorda in media. In maggioranza, vanno dalle 2 mila a 10.000 tonnellate stazza lorda al massimo.

Tonnellaggio ormai sorpassato, insufficiente, a cui aggiungendo l'aggravante di una velocità che in molti casi non è neanche la metà di quella che ha a sua disposizione la nave moderna e assommando ancora un elevato consumo, portano a questa conclusione: in un anno, una di queste navi che trasporta la metà del quantitativo di merce che trasporta una nave moderna (perché in media trasporta ottomila tonnellate, mentre l'altra ne trasporta quindici) che cammina ad una velocità di sette nodi e anche meno (mentre l'altra fila i suoi 14-15 nodi e consuma in proporzione del tonnellaggio più della nave moderna) può navigare con un utile economico solo se l'equipaggio si accontenta di una misera paga e non ci si preoccupa eccessivamente della salvaguardia della vita umana in mare e se le merci che cercano un trasporto via mare sono in quantità rilevante.

Se no alle prime difficoltà, al primo accendersi della concorrenza, queste navi non reggono più e, poco per volta, finiscono inoperose, messe in fila come giocattoli nei porti italiani e stranieri.

Un quarto esatto, il 25 per cento della nostra flotta si trova in queste condizioni ! Ma purtroppo vi è dell'altro. Le statistiche ci dicono che il naviglio che ha un'età variabile dagli undici ai quindici anni assomma a un milione 550 mila tonnellate stazza lorda; ma la statistica non dice che un milione 250 mila tonnellate di questo naviglio, cioè un altro quarto esatto della nostra flotta, è composto delle famose navi *Liberty*.

Anche a proposito delle *Liberty* da questi banchi noi prospettammo a tempo opportuno il problema e già nel 1952 un collega del nostro partito, l'onorevole Ducci, prevede ciò che purtroppo oggi è una realtà.

Mi onoro qui ricordare alla Camera quanto ebbe a dire l'onorevole Ducci in quella seduta :

« L'aumento del tonnellaggio va di pari passo con l'aumento continuo della velocità. Ora noi abbiamo un milione 300 mila tonnellate di naviglio che hanno un tonnellaggio lordo tra le 6 mila e le 8 mila tonnellate, attrezzatura non rispondente alle nostre esigenze e troppo inferiore a quella degli altri paesi. Sono per buona parte, onorevole ministro, le *Liberty*, che incominciano a pesare e che spiegano perché il loro prezzo è in continuo ribasso. Abbiamo una flotta che è in gran parte troppo lenta. Se nel settore passeggeri ci difendiamo ancora, nel settore del trasporto delle merci non ci difendiamo più ».

Come si vede, le *Liberty* cominciavano a pesare fin dal 1952; oggi le possiamo accomunare al milione 250 mila tonnellate di naviglio che ha superato i 25 anni di età.

Del resto, se ve ne fosse bisogno, a convalidare ciò che affermiamo basta vedere il crollo dei prezzi che queste navi hanno subito.

Le navi *Liberty*, il cui prezzo nell'aprile del 1957 era già sceso a 300 mila sterline, in una vendita alla Liberia in epoca successiva sono calate fino a 192 mila sterline, con un calo o ribasso di oltre un terzo del loro valore nel giro di pochi mesi.

Ciò indica chiaramente che il loro tonnello e la loro velocità sono scarsamente commerciali. Ma, onorevole ministro, noi non abbiamo avuto il tempo per farlo, fatela voi, però, questa indagine che è molto istruttiva: con poche telefonate alle capitanerie di porto, potete metterla in atto. Fatevi dare l'età delle navi battenti bandiera italiana e poste in disarmo nei porti italiani e vedrà subito quale è la percentuale delle *Liberty* e delle navi che hanno superato il 25° anno di età. La realtà dolorosa è questa: noi risentiamo in maniera grave dell'attuale livello dei noli, perché metà della nostra flotta è troppo vecchia o ha dei tonnelli che non sono più richiesti, e delle velocità troppo basse con dei consumi troppo elevati.

Se la percentuale delle navi in disarmo è solo del 20 per cento circa fino a questo momento, lo si deve al fatto che vi sono ancora dei *Timecharter* in atto, ma se questa situazione dovesse prolungarsi, la percentuale delle navi in disarmo aumenterebbe inevitabilmente, allargando la disoccupazione nel campo dei naviganti e rendendo sempre più difficile la ripresa.

E è a questa che dobbiamo pensare. Non so quando questa potrà aver luogo, mi auguro

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

il più presto possibile, ma noi dobbiamo fare di tutto perché quando essa inizierà ci trovi con una flotta qualitativamente migliore, capace di reggere, nei cicli di flessione, alla concorrenza delle bandiere estere. Cinque milioni di tonnellate stazza lorda non sono indubbiamente per la nostra marina mercantile una meta da non sorpassare, ma più urgente è, raggiunto questo tonnellaggio, pensare alla qualità che non alla quantità.

Per un miglioramento qualitativo occorre quindi incoraggiare le nuove costruzioni, spingere alla demolizione le navi decrepite. Se dopo venti anni una nave non è ammortizzata, in tempi normali non si ammortizza più. Se la si fa navigare ancora, e non ci si ferma neanche ai 25 anni di età, è speculazione pura! Padroni gli armatori di fare tutte le speculazioni che vogliono con i loro soldi, non però con quelli del contribuente italiano!

A mio avviso i provvedimenti da prendere dovrebbero essere: 1) estrema severità del Registro navale perché le navi che hanno oltre 25 anni di età e per le quali si chiede la riclassifica — malgrado la loro vecchiaia — offrano ogni garanzia per la salvaguardia della vita in mare e siano da ogni punto di vista in perfetta efficienza; 2) nessun beneficio, nessuna esenzione dall'I.G.E. o da altre tasse e imposte, per l'acquisto all'estero di navi che abbiano superato i venti anni di età; 3) limitare i benefici previsti dall'articolo 6 della legge n. 522, che riguarda la riparazione, la modificazione e la trasformazione di navi mercantili, alle navi che non abbiano superato il ventesimo anno di età; 4) stimolare e favorire in ogni modo le commesse per nuove costruzioni che abbiano tutti i moderni apprestamenti.

In questo modo, secondo il nostro parere, assicureremo per quanto possibile lavoro ai nostri cantieri ai quali alla fine del 1959 cominceranno a mancare le commesse, e incrementeremo il rinnovamento qualitativo della nostra flotta mercantile, rendendola un strumento rispondente alle nostre necessità e capace di superare senza eccessivo danno i periodi degli inevitabili ribassi dei noli.

Onorevoli colleghi, il settore trasporto passeggeri, pur avendo risentito della situazione generale, si è difeso invece meglio del settore del trasporto merci, soprattutto perché la nostra flotta di trasporto passeggeri, sia libera che sovvenzionata, pur lasciando ancora a desiderare, è qualitativamente superiore a quella addetta al trasporto merci.

Le società del gruppo Finmare hanno apportato un miglioramento sostanziale (e noi

siamo qui per riconoscerlo) alla linea espressa Egitto-Levante, affiancando all'*Esperia* la nuova turbonave *Ausonia* e riconquistando così il primato che vantavano su quella linea. Le tre motonavi passeggeri *Arborea*, *Caralis* e *Torres*, che allacciano oggi la Sardegna al continente, dato il progressivo sviluppo dei traffici marittimi tra l'isola e la penisola non sono più sufficienti, per cui sono necessari ed urgenti ulteriori provvedimenti per il potenziamento di quelle stesse linee e per il miglioramento dei servizi marittimi con Livorno, la Sicilia e la Tunisia. Altrettanto dicasi della situazione dei servizi marittimi tra la Sardegna e le isole minori sarde e la Corsica.

E poiché stiamo parlando della Sardegna, onorevole ministro, perché non sollecitare il ministro dei trasporti a riesaminare la questione dell'approdo delle navi traghetto, onde accertare se effettivamente l'approdo di Olbia non sia, dal punto di vista tecnico ed economico, più conveniente di quello del Golfo Aranci, venendo così incontro alle richieste del popolo sardo e degli enti economici locali?

Onorevoli colleghi, ritornando alle società del gruppo Finmare, non possiamo che compiacerci del fatto che le motonavi *San Giorgio* e *San Marco* abbiano ridato vigore e prestigio alla nostra bandiera sulla linea celere Italia-Istanbul, via Pireo-Smirne. Però, onorevole ministro, anche nel settore passeggeri il rinnovamento si rende necessario. Le due motonavi *Saturnia* e *Vulcania*, che collegano Trieste e New York, hanno ormai più di trent'anni e non sono più all'altezza della situazione. Trieste ha diritto di essere il capolinea di due navi moderne, che devono essere al più presto costruite per stabilire un collegamento rapido fra la città adriatica e la metropoli statunitense.

Vi sono poi linee con l'estremo oriente che debbono richiamare la nostra attenzione, specialmente per l'interesse che ha al riguardo Trieste.

Proprio recentemente il presidente della camera di commercio triestina, in occasione della venuta a Trieste dell'onorevole Spataro, (come ebbe già a ricordare il collega onorevole Vidali) lamentava come il porto triestino non avesse trovato finora tutta la necessaria « comprensione » da parte del Governo, e come l'assenza e l'insufficienza della bandiera nazionale sulle rotte che facevano capo all'alto Adriatico abbiano richiamato nei porti la bandiera straniera, strappando così quelle linee che sono nelle direttrici naturali del porto

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

triestino, e precisamente verso l'Asia, l'Africa e il Mediterraneo orientale.

Onorevole ministro, è una realtà: dove la nostra marineria rimane assente, le altre trovano vantaggi!

Sempre a proposito di Trieste, che dire poi della situazione particolarmente acuta che esiste a Trieste e a Monfalcone nel campo delle costruzioni navali? Abbiamo preso atto dell'assegnazione di due transatlantici e di due bacini galleggianti, ma questo non basta. Certo, gli altri cantieri non stanno meglio, e lo sappiamo, visto che la malattia è diventata ormai una epidemia. Occorrono stanziamenti per l'ammodernamento degli impianti e delle attrezzature, onde mettere in grado l'industria cantieristica di concorrere alle aste internazionali per commesse di costruzioni, diversamente la sorte è già segnata.

E che dire poi della sorte degli altri due importanti porti dell'Adriatico, Venezia e Bari? È un problema questo che deve essere affrontato seriamente, con una politica di fondo, non con la politica dei pannicelli caldi! Le statistiche stanno a dimostrare la carenza di una politica e la grave responsabilità di tutti i governi che si sono succeduti!

Onorevoli colleghi, non dimentichiamo poi che urge al più presto porre in linea la *Leonardo da Vinci*, se non si vuole correre il pericolo di perdere il secondo posto nel trasporto passeggeri dall'Europa col Nord America.

Ad ogni modo in questo settore del trasporto passeggeri, come in quello cisterniero, come in quello dei carichi secchi, la qualità del naviglio è sempre l'elemento che si impone, sia per rendere più lungo e redditizio il ciclo favorevole che per rendere meno gravoso quello in cui i bassi noli lasciano sopravvivere solo chi può battersi in concorrenza.

Non dimentichiamo che la convenzione di Londra è prossima ad entrare in vigore e che non dobbiamo lasciarci trovare impreparati!

Una politica, pertanto, di ammodernamento — così come noi l'abbiamo richiesta — di tutta la nostra flotta si rende urgente e necessaria nell'interesse del paese e della nostra marina.

Onorevoli colleghi, onorevole ministro, a questo punto io dovrei parlare della pesca, ma mi si scusi, io non parlerò di questo importante problema nazionale, in quanto troppo se ne è parlato per il passato e dover ripetere ciò che è stato detto mi avvilisce e credo umili il Parlamento.

Onorevole ministro, ella i problemi li conosce, come li conosciamo noi. Ebbene, questi

problemi, si vogliono affrontare? Ce lo dica chiaramente: sì o no!

Mi limiterò ad elencarli.

Per la pesca industriale: 1) un piano quinquennale che permetta ed incoraggi la nascita di una flottiglia per la pesca oltre gli stretti; 2) una organica regolamentazione della pesca marittima; 3) la stipulazione di un contratto nazionale di arruolamento per i pescatori; 4) l'estensione del diritto all'assistenza ospedaliera anche ai familiari; 5) la cassa integrazione guadagni per i mesi invernali.

Per la piccola pesca: 1) il diritto agli assegni familiari per 26 giorni ed alla indennità di malattia; 2) la possibilità di avere crediti a basso interesse; 3) l'abolizione dei diritti esclusivi di pesca; 4) il soccorso invernale per tre mesi.

E adesso veniamo alla nota dolente, allo sciopero in atto dei lavoratori del mare. Molto si dice, molto si scrive sui giornali, ma poco si conosce delle ragioni per cui migliaia e migliaia di lavoratori stanno lottando con entusiasmo e coraggio contro gli armatori — e oserei dire contro il Governo per l'atteggiamento che ha assunto — per un migliore tenore di vita.

Per chi non lo sapesse, questo sciopero non è caduto dal cielo, non è una cosa inaspettata od imprevedibile in quanto questa è la terza volta che i marittimi sono costretti a scioperare nel giro di 12 mesi: la prima volta nel maggio del 1958, la seconda nel dicembre sempre del 1958 e la terza in questo periodo, per la intransigenza degli armatori, che si erano impegnati entro il 31 maggio scorso a dar vita ad un nuovo contratto.

Penso che questa categoria di lavoratori sia l'unica in Italia che ancora vede regolati i propri rapporti di lavoro da contratti che risalgono al 1931 per le navi da carico ed al 1932 per quelle passeggeri, e da quello più recente del 1935. Per queste categorie di lavoratori il tempo non è passato, anzi addirittura è tornato indietro!

Onorevoli colleghi, i marittimi italiani si battono oggi unitariamente per il rinnovo del contratto di lavoro, rinnovo che prevede la modifica sostanziale di alcuni articoli normativi.

Non si può dimenticare che i marittimi lavorano in condizioni tutte particolari di disagio e di fatica, nonché di rischio continuo. Di disagio per il fatto che vivono lontani dalle famiglie e dalla vita civile; di fatica per la pesantezza del lavoro cui sono sottoposti; e di rischio, perché quando si è in mare il pericolo è sempre in agguato.

Ebbene, con tutto ciò il trattamento economico è misero e non retribuisce per niente, le fatiche, i bisogni ed i pericoli della gente di mare.

Le tabelle delle retribuzioni stanno da sole a parlare ed ogni commento sarebbe superfluo.

Non credo sia onesto asserire che oggi vi è la crisi dei noli, per cui gli armatori non possono accettare le rivendicazioni dei lavoratori, ed asserire inoltre che i salari dei nostri marittimi sono alti rispetto a quelli degli altri lavoratori. Onorevole ministro, lasciate che queste cose le dicano gli armatori, ma non le si accettino come oro colato, poiché tutto ciò non corrisponde alla verità.

Innanzitutto perché in ogni campo di attività si verificano gli alti e i bassi sia perché, rispetto anche ad una situazione contingente poco felice non si può ignorare un recente passato ricco di prosperità e di favolosi guadagni, che gli armatori hanno registrato.

Che i loro guadagni siano stati favolosi lo si può evincere da quanto lo stesso dottor Costa ebbe recentemente a dichiarare, e cioè che gli armatori italiani sono indebitati per 100 miliardi di lire. Anche ammesso che ciò sia vero, sta di fatto che alla fine della guerra la flotta italiana era ridotta a 350 mila tonnellate e che oggi supera invece i 5 milioni di tonnellate, il che sta a dimostrare che essi in 15 anni hanno realizzato profitti per 500 miliardi di lire, che sono stati investiti nell'acquisto delle navi! Ma poi, se oggi esiste la crisi dei noli, di chi è la responsabilità? Non è forse degli armatori che, anziché seguire l'indirizzo di un rinnovamento strutturale della flotta, si sono orientati verso l'acquisto di navi che comunque assicurassero immediati guadagni e potessero essere messe in disarmo all'esaurirsi delle congiunture favorevoli?

Che si vuole allora, che siano sempre i lavoratori a pagare? Onorevoli colleghi il rinnovo del contratto collettivo di lavoro si impone per cancellare una situazione che non ha eguale.

Onorevoli colleghi, esistono altre questioni da tenere presenti: mi riferisco alle condizioni dei marittimi, al trattamento a bordo ed al problema dei viveri a bordo. Basterebbe qui ricordare a quest'ultimo proposito che oggi esiste un'unica lista di vivande per tutte le latitudini. L'importanza di questo problema balza immediatamente agli occhi quando si nota che il 50 per cento circa delle malattie denunciate alle casse marittime ri-

guarda l'apparato digerente e di questo 50 per cento, la metà riguarda marittimi imbarcati su navi da carico o passeggeri.

La questione del vitto vede oggi delle enormi differenze di trattamento per cui chi più lavora, e avrebbe quindi più bisogno di energia, ha diritto a minor vitto.

Onorevoli colleghi, esiste un codice di navigazione che non fa certo onore ad un paese civile come dovrebbe essere l'Italia, un codice che fa perdere la completa personalità a coloro che s'imbarcano su una nave. Detto codice va modificato perché in contrasto con le più elementari norme del vivere civile e con la nostra Costituzione!

Che dire poi delle pensioni marinare? Verrà o non verrà questo tanto promesso disegno di legge? Una cosa è certa ed è che le basi delle pensioni, così come sono, sono inaccettabili.

E l'assistenza sanitaria a bordo? Troppe sono le navi che mancano di una infermeria e del minimo delle attrezzature necessarie in caso di necessità. Non parliamo poi della impossibilità dei marittimi di avere una loro rappresentanza sindacale a bordo per discutere e trattare i problemi derivanti dal rapporto di lavoro.

Onorevole ministro, perché la Finmare non dimostra — essa per prima — una particolare sensibilità di fronte a questi problemi che io qui ho brevemente enunciato? Ma d'altra parte come si fa a meravigliarsi del comportamento degli armatori, quando abbiamo assistito al rifiuto del ministro di intercedere per la composizione della vertenza perché lo sciopero era in atto? Non le sembra, onorevole ministro, che il suo atteggiamento, per esempio, sia in contrasto con quello assunto dal ministro del lavoro al riguardo dello sciopero dei bancari? È vero che al ministro della marina può e non può competere fare tutto ciò, però è pure intervenuto per ripristinare vecchie leggi del 1939 e 1941 per le requisizioni delle navi, onde rendere più difficile la situazione già difficile dei marittimi in sciopero.

Ma non è tutto, c'è dell'altro: si sono impartiti ordini alle capitanerie di porto per vietare l'ingresso nei porti dei dirigenti sindacali; si è autorizzata la partenza di navi che non erano affatto in regola con le norme della sicurezza della navigazione. La *Surriento* di Lauro è partita per il centro America con 46 uomini di meno d'equipaggio. La *Roma* è partita da Genova come una nave pirata, senza issare la bandiera di navigazione e con

parte dell'equipaggio a terra, con la scusa della prova macchine. Si favorisce l'ingaggio di equipaggi crumiri contro tutte le norme per il collocamento delle genti di mare. Sfruttando la fame e la miseria di gente che non lavora da anni (40 mila sono infatti i marittimi imbarcati rispetto agli altri 100 mila circa disoccupati) che non ha mai lavorato in mare, con il libretto bianco, sono partite alcune navi sotto lo sguardo compiacente delle autorità e della polizia.

Onorevole ministro, ritiene giusto tutto questo? Quale garanzia di sicurezza viene data ai viaggiatori in mano di equipaggi inesperti e racimolati a caso? Dove va a finire il buon nome ed il prestigio della marineria italiana? Mi hanno riferito persino che a Civitavecchia su una nave di linea, per mancanza di personale addetto alla sala da pranzo ed alle cuccette — dato che i camerieri e le cameriere sono in sciopero — si sono ingaggiate persone che hanno avuto e che hanno tuttora da fare col codice penale e con la legge Merlin!

Onorevole ministro, faccia una piccola indagine per vedere chi è stato imbarcato sulle navi al posto dei marittimi in sciopero e vedrà allora se il buon nome della nostra marineria non è uscito seriamente compromesso.

Ma c'è ancora di più, onorevoli colleghi; mi permetto di portare qui alcuni episodi di quello che sta succedendo. A Napoli l'equipaggio della *Roma*, poiché aveva proclamato lo sciopero, è stato preso d'assalto dalla polizia mentre era ancora a bordo in abiti da fatica, con gli zoccoli, e gettato a terra con la forza, e tutto ciò col beneplacito delle autorità! Dalle violenze si passa poi alle intimidazioni, come il questionario che la società Italia ha fatto pervenire ai marittimi per conoscere uno per uno coloro che intendevano scioperare, e cercare così di infrangere l'unità dei lavoratori! Come pure le lettere inviate ai familiari dei marittimi della Finmare che hanno scioperato e che si trovano con le navi ferme fuori dei porti italiani.

Dalle intimidazioni si passa anche alle provocazioni, come quella di Lauro che, protetto dalla polizia armata e sotto una valanga di fischi dei marittimi, va personalmente al porto a togliere gli ormeggi per far partire una sua nave!

Ma, onorevole ministro, v'è un altro aspetto del problema che non lo dovrebbe lasciare insensibile: per esempio, la *Città di Livorno* ha avuto le stive allagate per l'inesperienza ed incapacità delle persone ingaggiate

durante la manovra di messa in moto; sulla *Sicilia* l'olio invece di andare a raffreddare i motori è andato a finire in sentina e così via.

V'è il patrimonio delle nostre navi che è messo a repentaglio ogni momento perché in mano a persone inesperte ed incapaci. Ebbene, si preferisce correre questo rischio piuttosto che venire incontro alle giuste richieste dei lavoratori.

Perché tutta questa cocciutaggine contro i marittimi? Da calcoli approssimativi fatti, lo sciopero fino ad ora è costato all'economia nazionale circa 60 miliardi di lire, cifra equivalente a 15 anni di aumenti!

Onorevoli colleghi, chi spera di veder arrendersi i marittimi impegnati in questa lotta si sbaglia! Grande è l'entusiasmo e lo spirito di lotta che li animano, coscienti come sono che questa battaglia o la si vince oggi o non vi è più speranza di migliorare le loro condizioni di vita. La parola d'ordine che è stata lanciata è una: non più ciurma, ma lavoratori coscienti e uomini civili!

Onorevole ministro, ma non le dice niente il fatto che questa lotta sia unitaria, che tutti i sindacati sono oggi solidali coi marittimi in sciopero? Se si è creata questa unità, lo si deve in particolare alla giustezza della causa per la quale si battono i lavoratori del mare, contro gli armatori e i loro sostenitori, in un clima che oserei dire eroico. I lavoratori del mare, con i loro sacrifici e con le loro fatiche, hanno consentito agli armatori italiani di accumulare milioni e miliardi e come contropartita hanno avuto le condizioni in cui oggi sono costretti a vivere e ad operare e che da parte armatoriale si intenderebbero perpetuare.

La legittimità della decisione del comitato permanente di coordinamento sindacale, che si è costituito e che incita alla lotta, proviene così da due ordini di ragioni: dalla volontà della categoria di imporre alla parte avversa il rispetto degli impegni assunti in sede ministeriale nel dicembre 1958 e dall'atteggiamento armatoriale, i cui fini sono fin troppo evidenti.

La data del 31 maggio non doveva essere oltrepassata e, se al suo scadere nulla di sostanziale è stato raggiunto, la responsabilità va addossata agli armatori e soltanto ad essi. Gli armatori, che hanno sempre sfruttato e vorrebbero continuare a sfruttare i lavoratori del mare, che hanno costruito su di essi le loro fortune, che hanno guadagnato favolosi profitti umiliando gli equipaggi, negando ad

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

essi ogni sia pur minimo beneficio, risponderanno domani di fronte al paese delle conseguenze dello sciopero. I marittimi, forti del loro buon diritto e coscienti della potenza che ad essi deriva dalla conquistata unità della categoria, continueranno la lotta, decisi a non cedere di un passo e a sventare qualsiasi tentativo intimidatorio, provocatorio o rinunciatario. Non esitiamo a definire storica, per gli obiettivi che si propone e per le caratteristiche con cui si è presentata, la battaglia sindacale in corso.

Ebbene, onorevoli colleghi, onorevole ministro, in questo momento così duro per i lavoratori del mare, non solo ad essi noi inviamo il nostro saluto solidale ed esterniamo tutta la nostra ammirazione, ma ci sentiamo con essi, in mezzo a loro in questa lotta per la conquista di più giuste ed umane condizioni di vita, perché ravvisiamo in questa battaglia la causa della libertà e del progresso umano.

Onorevoli colleghi e onorevole ministro, noi siamo con i lavoratori, siamo col mondo del lavoro, contro ogni sfruttamento e ogni prepotenza. Abbiamo fatto la nostra scelta. Fatela anche voi, se ne siete capaci e se siete ancora in tempo! (*Applausi a sinistra - Congratulazioni*).

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

RAVAGNAN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi corre l'obbligo di rispondere alle inaudite affermazioni fatte qui ieri dall'onorevole Dominedò, anche perché sono stato chiamato personalmente da lui in causa in quanto ebbi l'onore di far parte di una delle sottocommissioni della Commissione dei 75, che elaborò il progetto della Costituzione.

Se l'onorevole Dominedò avesse francamente dichiarato di voler parlare unicamente per sostenere le posizioni del Governo e degli armatori in ordine allo sciopero dei marittimi, sarebbe stato affar suo e si sarebbe potuto anche dare a lui atto almeno di una brutale sincerità. No, egli ha parlato qui da sedicente interprete della Costituzione. Ed è per questo che noi dobbiamo respingere le sue cavillose affermazioni.

Egli ha incominciato con il definire il diritto di sciopero e lo ha definito in modo esatto. Egli ha detto: lo sciopero va riconosciuto; esso è l'arma legittima di difesa di fronte al prepotere economico di chi ha rispetto a chi non ha. Benissimo. Ma egli ha aggiunto che bisognava successivamente disciplinarlo. No, direi all'onorevole Dominedò e dico

all'onorevole ministro: non basta affermare un diritto dei lavoratori per poi negarne l'esercizio nella pratica. E tutto ciò che voi fate e che l'onorevole Dominedò ha cercato con i suoi arzigogoli pseudo-giuridici di sostenere, significa niente altro che usare ogni mezzo per stroncare nei fatti l'esercizio del diritto di sciopero. Egli ha preteso che il richiamo alle leggi che dovrebbero regolare il diritto di sciopero dovrebbe essere inteso, secondo la mente dei costituenti e secondo la logica giuridica, come richiamo alle leggi anteriori alla Costituzione. Questa è una vera e propria mistificazione. Nessuno mai dei costituenti ha sostenuto una aberrazione simile. Nessun commentatore della Costituzione, a qualunque corrente appartenesse, ha mai osato sostenere una tesi così temeraria. La Corte costituzionale ha emanato una quantità di sentenze, ma nessuna di esse si è ispirata, né poteva ispirarsi, ad una concezione simile. L'onorevole Dominedò, con la sua interpretazione aberrante, ignora, anzi annulla ogni ragion d'essere della Corte costituzionale. La Costituzione è la legge suprema, è la legge delle leggi alla quale tutte le leggi devono essere ispirate. Non si può assolutamente ammettere che la Costituzione possa essere messa sul piano delle altre leggi. Le sue disposizioni annullano di per sé tutte le leggi e tutte le disposizioni anteriori che sono in contrasto con la lettera e con lo spirito di essa.

Voi dite: ma pure queste leggi esistono. E colpa vostra, è colpa della vostra doppiezza e della vostra slealtà costituzionale se queste leggi continuano ad esistere. Ricordiamo bene, ad esempio, le leggi fasciste di pubblica sicurezza. Il Governo, i ministri dell'interno, non sono forse venuti continuamente a sostenere che le leggi di pubblica sicurezza, in quanto non abolite e per quanto in contrasto evidente con la Costituzione, vanno applicate? Ma la Corte costituzionale ha dato loro torto e non poteva non dare loro torto. Non era suo compito allineare con la Costituzione le disposizioni del testo unico di pubblica sicurezza, ma essa segnalò al Parlamento ed al Governo quali disposizioni e in qual modo dovessero essere emendate per farle corrispondere allo spirito ed alla lettera della Costituzione.

Sono poi da respingere nettamente tutte le cavillose distinzioni fra categoria e categoria. È inutile riferirsi al rapporto di pubblico impiego e cercare di accostare poi a questo il contratto di arruolamento. Di questo passo si finisce per sostenere che in tutte o in quasi tutte le attività economiche lo sciopero può danneggiare più o meno gravemente

l'interesse pubblico, e quindi va frenato od impedito. Ma la Costituzione garantisce il diritto di sciopero a tutte indistintamente, senza eccezioni, le categorie di lavoratori. Garantire il diritto di sciopero non significa nulla se non si garantisce poi e anzi si nega il diritto di esercitarlo.

È vero: mancano le disposizioni, ma le disposizioni nuove che lo regolino. Ma se queste disposizioni nuove, che devono essere basate non solo sul riconoscimento astratto del diritto di sciopero, ma sulla garanzia concreta del suo esercizio, mancano, è unicamente per colpa vostra, e cioè perché volete riservarvi l'arbitrio di ostacolarlo e stroncarlo, richiamandovi perfino a leggi fasciste emanate in previsione dello stato di guerra e comunque emanate da un regime che prescindeva completamente da ogni ipotesi di sciopero, perché il diritto di sciopero lo aveva del tutto abolito.

L'esercizio di questo diritto è oggi regolato dalla coscienza e dal senso di responsabilità dei lavoratori e delle loro organizzazioni. Lo sciopero dei marittimi è unitario, voi lo sapete: vi partecipano tutte le organizzazioni e tutte le correnti della gente di mare, compresa quella democristiana. E vi partecipano perché voi li avete costretti, mentre essi erano pronti a trattare e confidavano sulla vostra parola. Essi erano pronti a trattare senza preconcetti e senza posizioni ultimative, perché questo appunto significa trattare. Ma gli armatori si sono rifiutati e si rifiutano di sedere al tavolo delle trattative. Lo sciopero non vi sarebbe stato ed i danni che sopporta l'economia nazionale e che sopportano gli stessi lavoratori e le loro famiglie non si sarebbero verificati se, alla scadenza stabilita, si fossero iniziate e condotte onestamente le trattative. La responsabilità è quindi degli armatori e soprattutto del Governo che si è allineato sulle loro posizioni.

E qui mi si consenta di denunciare, in aggiunta a quello che è stato fatto ieri con tanta eloquenza e tanta passione dall'onorevole Adamoli ed a quanto ha detto poco fa l'onorevole Concas, alcuni episodi che si sono verificati e che sono a mia conoscenza.

Eccone uno. La motonave *Leme*, della Finmare, entrava in sciopero a Trieste il 12 corrente. La società armatrice sbarcava tutto l'equipaggio, tenendo a bordo solo un limitato numero di marittimi. All'1,30 del 19 veniva mandato a bordo un equipaggio raccogliaticcio, fatto venire nel recinto del porto con un autopullman targato Vicenza. Subito dopo la nave lasciava gli ormeggi, senza compiere le ope-

razioni di legge, neppure le operazioni sanitarie. Tale violazione delle leggi, oltre che del diritto di sciopero, era dunque autorizzata dalle autorità e dalla capitaneria di porto di Trieste. La nave si dirigeva alla volta di Venezia e sostava a 5 miglia al largo del Lido. Nella mattinata si recavano a bordo il medico provinciale e lì, alla chetichella, venivano compiute le operazioni che si sarebbero invece, dovute svolgere al porto di partenza, cioè a Trieste. Nelle prime ore del pomeriggio, il rimorchiatore di una ditta di spedizioni portava a bordo i viveri e, quindi, la nave partiva. In questo caso, dunque, sono state violate le leggi ed i regolamenti della navigazione marittima ed è stata fatta partire una nave con personale insufficiente, con pericolo per lo scafo e per gli stessi marittimi imbarcati.

Ed ecco un secondo episodio. È noto che nei porti principali, come a Venezia, esiste la « casa del marinaro » che è mantenuta con i contributi dei marittimi. Questi rilasciano una percentuale della loro paga appunto per mantenere e sostenere la loro « casa ». Tra l'altro, essa serve ad ospitare i marittimi in attesa di imbarco e non residenti nel porto dove devono imbarcarsi. Nella occasione dello sciopero, i dirigenti sindacali avevano pensato giustamente di alloggiare nella « casa del marinaio » quegli scioperanti che erano stati costretti con la forza a scendere dalle navi. Ma, a quanto mi hanno detto le autorità di Venezia, il ministro della marina mercantile ha dato ordine di sloggiarli. Per quale ragione ha fatto questo, signor ministro?

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Abbia almeno rispetto per la verità. Se io avessi dato un ordine siffatto, avrei il coraggio di dirlo.

RAVAGNAN. Signor ministro, prendo atto che ella non lo ha fatto. La cosa però è avvenuta ed ella ha il dovere di prendere i provvedimenti contro i responsabili.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Se vi sono delle responsabilità, i provvedimenti saranno presi.

RAVAGNAN. Prendo atto che ella conviene che questo atto non doveva essere compiuto.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. Prenda atto di quello che ho detto.

RAVAGNAN. Ella ha dichiarato, onorevole ministro, che le trattative non possono iniziarsi se non cessa lo sciopero. Anzitutto, come giustamente faceva notare l'onorevole Adamoli, anche questa è una limitazione del di-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

ritto di sciopero; in secondo luogo, non risulta che gli armatori siano disposti a modificare la loro intransigenza; in terzo luogo, si dimentica, o si finge di dimenticare, che la categoria dei marittimi è in una situazione tutta particolare. Le organizzazioni dei braccianti o dei metallurgici o di qualsiasi altra categoria possono considerare l'opportunità di sospendere lo sciopero per iniziare le trattative: lo fanno o lo possono fare, in quanto hanno la possibilità di riprendere immediatamente lo sciopero se lo ritengono necessario. Ma per i marittimi è tutt'altra cosa. Sospendere lo sciopero significa per essi riprendere il mare, e allora l'arma di difesa di chi non ha nei confronti di chi ha cade dalle mani dei marittimi, i quali restano alla mercé degli armatori.

Vi è poi da considerare l'atteggiamento della Finmare in questa vertenza. Per quale motivo la Finmare, che è azienda statale, invece di trattare con l'organizzazione dei lavoratori, si è non solo allineata sulla posizione degli armatori privati, ma ne costituisce la guida più ostinata e intransigente? Qui tocchiamo il fondo della questione, che sta, onorevole ministro e signori del Governo, nei vostri legami politici con le forze di destra e cioè della Confindustria e della Confidarma. Si rende così clamorosamente evidente ai lavoratori e a tutta l'opinione pubblica l'asservimento dello Stato nei confronti dei monopoli. Ciò ha creato e rafforza però l'unità dei lavoratori in lotta. I lavoratori vi voltano le spalle, anche coloro che sono sotto la vostra influenza e che oggi praticamente sconfessano la vostra condotta; per cui, se siete davvero degli uomini di governo, dovete saggiamente abbandonare ogni vana e pretestuosa questione di prestigio e intervenire affinché siano subito iniziate le trattative, dando anzitutto le necessarie disposizioni, anzi gli ordini, ai dirigenti della Finmare.

E ora, onorevoli colleghi, permettetemi di abbordare alcune questioni che riguardano il bilancio in discussione. Mi propongo di trattare brevemente soltanto le questioni concernenti la pesca nazionale. A questo proposito, sono purtroppo costretto ancora una volta a constatare (come del resto hanno sempre fatto tutti coloro che sono intervenuti nelle discussioni precedenti, compresi i relatori, e come credo avverrà anche in questa discussione), sono costretto a constatare, dicevo, che l'attuale bilancio non presenta che della semplice ed ordinaria amministrazione, ed anche meno. Ne deriva quindi l'amara deduzione che tutti i governi che si sono succeduti da

10 anni a questa parte, e in particolare i titolari del Ministero, non si sono mai preoccupati di affrontare i problemi di fondo della nostra marina da pesca e di tradurli in una impostazione di largo respiro nel bilancio preventivo.

Per quanto riguarda i problemi del traffico, del commercio, dell'armamento marittimo, un'impostazione di fondo, per quanto criticabile, si può trovare nei bilanci che sono stati presentati; il che può anche fornire una base a una pratica discussione; ma per quanto riguarda la marina da pesca, un'impostazione di fondo, o almeno un avviamento ad una impostazione di fondo, non si è mai trovata né si trova nel presente bilancio; per cui è impossibile una discussione che parta dai capitoli specifici del bilancio stesso. Siamo costretti quindi ancora una volta a prospettare quali sono i problemi di fondo di questo settore dell'economia nazionale, nella speranza che essi finalmente si impongano alla attenzione del Governo e del Ministero competente e vengano finalmente affrontati e avviati concretamente a soluzione.

Quali sono questi problemi? Innanzitutto vi è il problema della produzione. Il nostro paese è a uno degli ultimi posti tra le nazioni, non solo consumatrici, ma produttrici di prodotti ittici. Ciò è confermato dagli stessi dati forniti dal relatore.

Dal 1947 ad oggi la produzione mondiale è costantemente cresciuta, in quanto i paesi produttori hanno provveduto rapidamente dopo la guerra alla ricostruzione e alla modernizzazione della loro flotta da pesca. Dal 1954 al 1957 la produzione mondiale è passata da 26 a 30 milioni di tonnellate, con un incremento del 15 per cento. La nostra produzione, invece, dal 1954 al 1957 è diminuita del 5 per cento. Contro le 190 mila tonnellate di nostra produzione annuale, stanno la Norvegia con 1 milione e 730 mila tonnellate e l'Inghilterra con oltre un milione di tonnellate. Il consumo medio per abitante, inoltre, è in Italia, di appena 6 chilogrammi all'anno. Il Ministero sarà comunque in possesso di tutti i dati statistici ed è superfluo riportare altre cifre.

Nonostante che il consumo nazionale di prodotti ittici potrebbe essere senz'altro raddoppiato o triplicato, assistiamo allo strano fenomeno che, a soddisfare l'attuale basso consumo, la pesca nazionale concorre con poco più della metà del totale; il resto è dato dalle importazioni.

Il Governo, evidentemente, è stato finora dominato dalla pigrizia di non volere affron-

tare il problema di fondo dell'estensione della produzione nazionale di prodotti ittici, affrontando i problemi che ne conseguono.

Assistiamo inoltre a un fatto paradossale: i nostri pescatori percepiscono, all'atto della vendita del pesce sui mercati di produzione, un prezzo che talora non compensa nemmeno le spese, e qualche volta (sembra incredibile, ma è vero) sono costretti a ributtare il loro prodotto in mare. Per contro, ai mercati di consumo (e non soltanto in quelli delle grandi città dell'interno) il prezzo del prodotto resta sempre enormemente elevato, come se si trattasse di un genere di lusso.

La sua amministrazione, onorevole ministro, riceverà certamente i dati mensili relativi ai prezzi e alle quantità dei prodotti ittici nei mercati da produzione. Orbene, le sarà facile constatare che la media del prezzo corrisposto al produttore si aggira sulle 200 lire per chilogrammo; ora, tutti sappiamo che quella media si eleva, sui mercati di consumo dell'interno, al doppio, al triplo e anche più. Le importazioni, quindi, non ottengono affatto il risultato di abbassare i prezzi; ne sono danneggiati quindi i produttori nazionali e non vengono affatto avvantaggiati i consumatori.

Si può dire senz'altro che in questo settore non solo gioca e giocherà il Mercato comune europeo ma esiste già un mercato comune su scala mondiale nel quale noi, data la situazione di inferiorità in cui ci troviamo, rappresentiamo unicamente la parte passiva. Si pensi che perfino il lontano Giappone è potuto arrivare a riversare, fruttuosamente per lui, i suoi prodotti ittici sui nostri mercati di produzione!

A questo proposito, onorevole ministro, devo ricordare ciò che dissi da questi banchi l'anno scorso. Il suo Ministero, prima che ella ne fosse titolare, aveva costituito una commissione della quale opportunamente facevano parte i diretti rappresentanti dei pescatori e che aveva il compito di preparare una proposta di legge circa il riordinamento dei mercati ittici. Questa commissione arrivò alla conclusione dei propri lavori, presentando proposte finali che il Ministero della marina mercantile trasmise per l'esame agli altri dicasteri interessati. Quand'ecco il Governo emanare improvvisamente il famoso decreto-legge sui mercati ortofrutticoli, della carne e dei prodotti ittici; con la conseguenza che il lavoro compiuto da quella commissione venne completamente scavalcato e le sue proposte del tutto abbandonate. Si fece credere all'opinione pubblica che quel decreto-legge mirava alla diminuzione dei prezzi, ma è

chiaro che non si arriva alla riduzione dei prezzi autorizzando chiunque ad aprire un mercato. D'altra parte si dimentica, per quanto riguarda il mercato dei prodotti ittici, che una cosa è il mercato di produzione ed altra cosa è il mercato di consumo e che noi dobbiamo accostare e collegare l'uno all'altro in maniera che non sia troppo basso il prezzo pagato al produttore e non sia troppo alto quello pagato dal consumatore. Per raggiungere il primo risultato occorre che il mercato di produzione sia gestito dai produttori, mentre per raggiungere il secondo occorre che il mercato di produzione, così gestito, sia collegato con quello di consumo in modo da eliminare al massimo l'influenza dannosa di intermediari e di speculatori.

Ancora oggi non si sa esattamente come verranno in pratica gestiti i mercati ittici di produzione. Il regolamento di applicazione non è stato ancora emanato e sarebbe molto utile per gli interessati e per la pubblica opinione sapere da lei, onorevole ministro, a quali criteri esso verrà informato.

Collegato con l'aumento della produzione nazionale è il secondo problema: quello della modernizzazione costruttiva e tecnica del naviglio da pesca. Ora tutti sappiamo che in Italia siamo ancora in questo campo al livello artigianale o semiartigianale. In Italia siamo purtroppo in ritardo in tanti campi dell'attività produttiva ed economica, con squilibri enormi da regione a regione; ma nel campo dell'industria peschereccia siamo totalmente in coda non solo rispetto ai vecchi paesi marittimi i quali si dedicano alla grande pesca oceanica, ma stiamo per essere sopravanzati dagli stessi nuovi stati mediterranei: Jugoslavia, Israele, Turchia, Tunisia.

Ella riconoscerà, onorevole ministro, che il fondo di rotazione, i contributi della F.A.R.P. ed altre istituzioni del genere, per quanto non trascurabili, sono in fondo dei palliativi in confronto alla necessità urgente di allinearci con le grandi marine pescherecce moderne.

Un programma di tal genere dovrebbe affrontare, prima di tutto, la pesca di grande altura. Limitarsi a trasferire unità di motopescherecci dall'Adriatico al Tirreno, anche se ciò avesse successo ed anzi in quanto abbia successo, non finirà che per inflazionare il Tirreno, senza risolvere il problema di fondo.

Anche il problema subordinato degli accordi con i paesi le cui acque territoriali sono ricche di fauna ittica e nelle quali è tra-

dizionale l'esercizio della loro attività da parte di determinate nostre marinerie pescherecce (vedi Jugoslavia e Tunisia) va affrontato in modo radicalmente diverso da quello usato fin qui. Vi sono certi settori politici che vorrebbero risolverlo attraverso una sedicente politica di forza. Costoro non sono che o degli insipienti velleitari o dei coscienti provocatori, i quali speculano sulle attuali difficoltà per tutt'altri scopi che quello degli interessi di una pacifica attività dei nostri pescatori. Sarebbe veramente deleterio se il Governo desse retta a questi signori.

Occorre invece rendersi conto in maniera realistica della nuova situazione. Questi paesi tendono a svilupparsi il più rapidamente possibile e quindi anche a sfruttare al massimo e con mezzi propri le ricchezze ittiche delle loro acque territoriali. Se noi pertanto intendiamo proseguire nelle attività tradizionali dei nostri pescatori sulle acque territoriali straniere, occorre che con i paesi interessati stipuliamo dei buoni accordi, e dei buoni accordi non possono essere basati se non sull'interesse reciproco. Perché quei paesi non si oppongano o non facciano ostacoli all'attività dei nostri pescatori nelle loro acque, la sola condizione razionale è di negoziare con essi dei compensi in altri settori, nei quali essi abbiano bisogno di noi. Questi paesi stanno industrializzandosi! Orbene, se noi consentiamo loro adeguate facilitazioni nell'acquisto da parte loro, ad esempio, dei nostri prodotti industriali, è senz'altro possibile che essi si inducano a stipulare in compenso accordi di pesca favorevoli per noi. Si tratta, cioè, di collegare gli accordi di pesca con tutto il complesso degli scambi commerciali fra il nostro e ciascuno di quei paesi, e non stipulare degli accordi di pesca separati i quali, logicamente, finiscono per essere sfavorevoli o, comunque, insoddisfacenti per noi.

Per ottenere questo occorre che il Governo induca gli industriali italiani ad accettare questo punto di vista e non a sacrificare per i loro vantaggi particolari gli interessi legittimi della nostra pesca nazionale. Finora queste considerazioni che non sono soltanto nostre e che, del resto, corrispondono al semplice buonsenso, non hanno trovato accoglienza presso gli organi governativi. Fra l'altro, a Palazzo Ghigi si sono sempre ostinatamente rifiutati di ammettere i rappresentanti diretti dei centri pescherecci a far parte come esperti delle commissioni incaricate dei negoziati. Eppure, quei funzionari dovrebbero ben sapere che ciò è sempre avvenuto nell'epoca precedente al fascismo. Saprà lei,

onorevole ministro, mutare questo stato di cose?

Ma questo problema, sebbene importante, è solo un dettaglio del problema generale che consiste, lo ripeto, prima di tutto nella modernizzazione del nostro naviglio peschereccio, modernizzazione che deve essere concepita nel senso che una parte adeguata della nostra flotta peschereccia possa uscire dai nostri mari ed affrontare la pesca oceanica. Per questo certamente occorrono vasti stanziamenti, ma se i governi si sono proposti e hanno attuato, sia pure in maniera inorganica e parziale, la ricostruzione e l'ammodernamento della nostra marina mercantile (se lo sono proposto), perché non dovrebbero proporsi un programma organico per quanto concerne la marina da pesca ed apprestare i mezzi per la sua esecuzione? Ma dato lo stato attuale generalmente artigianale o semiartigianale di questo settore, non è certo pensabile di poter risolvere il problema aumentando, sia pure considerevolmente, il fondo di rotazione. Occorre ricorrere ad un grande sistema di finanziamenti e di contributi.

Ma non sarà certo dalla nostra parte che potrà venire la proposta di creare una nuova leva di grandi monopolisti privati da aggiungersi a quelli del cosiddetto armamento libero i quali, fattisi potenti con i finanziamenti e i vari aiuti dello Stato, oggi s'impongono allo Stato, influenzano in tutti i modi la opinione pubblica e sono tra gli alfiere della reazione. L'opinione pubblica nazionale, o almeno la parte più avveduta di essa, non ammette ormai più che col denaro pubblico si potenzino i monopoli privati per i quali la legge del maggiore profitto prevale sull'interesse generale. Per noi, quindi, il problema si risolve aprendo un nuovo settore dell'industria di Stato, retto secondo principi razionali e democratici nuovi.

Comprendiamo perfettamente che di fronte a una simile proposta certi economisti ed uomini politici, non esclusi l'onorevole Fascetti e, probabilmente, alcuni membri del Governo alzeranno le spalle. Ma noi non ci stancheremo di proporre e di agitare questa soluzione.

L'ammodernizzazione e il potenziamento in questo senso della nostra marina peschereccia alleggerirebbe anche la nostra pesca costiera. A causa delle restrizioni e delle difficoltà risultanti dagli accordi di pesca, molte unità pescherecce di altura ripiegano anch'esse sulla pesca costiera aggravando le difficoltà di questa che è pure la più povera. Ma la ten-

denza alla motorizzazione investe anche la pesca costiera, e noi riteniamo che lo Stato non debba contrastare tale tendenza, ma favorirla.

Inoltre, personalità governative ed ella stesso; onorevole ministro, hanno fatto ripetutamente dichiarazioni favorevoli nei confronti della cooperazione peschereccia. La Costituzione fa obbligo allo Stato di aiutare e di potenziare la cooperazione. Il Governo dovrebbe finalmente dimostrare in modo concreto e senza discriminazioni come esso intende assolvere a questo dovere nel campo delle cooperative della pesca. Esso potrebbe dare un esempio di tal disposizione quando si tratterà di applicare la legge, che è stata approvata dalla nostra X Commissione e che ora si trova davanti al Senato, concernente 500 milioni di contributi alla pesca dell'alto Adriatico. Di tali contributi potrà usufruire anche la piccola pesca e potranno usufruirne le cooperative della piccola pesca e anche le cooperative della pesca di altura? Se sarà così, come noi auspichiamo, questo sarà un primo esempio concreto di un orientamento che dovrà essere esteso a tutto il settore cooperativo.

Ma l'indispensabile e non più procrastinabile ammodernamento e rinnovamento della nostra marina peschereccia richiedono un tempestivo ed adeguato addestramento professionale degli equipaggi. Occorre allevare d'urgenza dei pescatori di tipo moderno.

A Chioggia, che, come è noto, è uno dei principali centri pescherecci d'Italia, esiste una scuola professionale a tipo industriale con 500 giovani alunni. Per la maggior parte sono figli di pescatori. Essi frequentano quella scuola proprio perché non vogliono fare i pescatori, e se ne comprende il perché. L'Ente nazionale educazione marinara, dove esiste, vive di vita stentata. Le sue scuole sono scarse di mezzi e di attrezzatura; esso è inadeguato al fine che ci si deve proporre. Il problema qui si collega con quello più generale degli istituti nautici che sono pochi, scarsamente frequentati perché scarsamente aggiornati. Nel campo dell'educazione e dell'istruzione marinara, onorevole ministro, non è più possibile rimanere all'epoca della tradizione familiare e della navigazione a vela.

I nostri porti pescherecci sono numerosi e non vi è nulla di male in questo; ma parecchi sono quelli che hanno bisogno urgente di essere messi in condizione di servire al loro scopo. A Caorle, nel golfo di Venezia, i pescatori sono periodicamente impediti di uscire

dal porto perché esso è ostruito, mentre per eliminare tale ostacolo tutto è predisposto, meno che i finanziamenti necessari. Le capitanerie di porto dei centri pescherecci sono per lo più scarse di personale e in molti casi mancanti persino di adedati mezzi nautici di salvataggio onde poter accorrere rapidamente in caso di sinistro.

A questo punto, onorevole ministro, domandiamo a lei che cosa pensa della questione della unificazione di tutti i servizi della pesca nel suo Ministero, sulla cui logica necessità si sono sempre pronunciati tutti i settori di questo e dell'altro ramo del Parlamento. Gioverà osservare che tutto il regime della pesca nelle acque interne, che finora dipende dal Ministero dell'agricoltura, deve essere riveduto a fondo. Questa richiesta dovremmo, è vero, rivolgerla al ministro dell'agricoltura...

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile.* Le sarò grato.

RAVAGNAN. ...ma certamente vi sono elementi comuni tra la pesca nelle acque interne e la pesca marittima. Orbene, si è varata una legge sul decentramento alle province, ma questa legge resterà inoperante fino a quando lo Stato non decentrerà anche i mezzi finanziari occorrenti alle province perché esse adempiano a tali nuovi compiti.

Un altro problema che riguarda sia le acque interne sia quelle lagunari e marittime concerne i cosiddetti diritti esclusivi di pesca. Che questa inammissibile sopravvivenza del Medioevo, per cui dei privati cittadini sono praticamente autorizzati a tagliare i pescatori, abbia a cessare, è dimostrato dal fatto che nella precedente legislatura colleghi della maggioranza avevano presentato proposte di legge in tal senso. Questi colleghi non si sono più sentiti di ripresentarle in questa legislatura. Ce ne siamo occupati noi, per cui oggi due proposte di legge sono state presentate da noi e da colleghi del gruppo socialista. Desidereremmo sapere se il Governo è intenzionato a sollecitarne la discussione e quale è la sua opinione in proposito. La regione sarda ha già legiferato in questo senso e il Governo ha cercato di ostacolarla presentando ricorso alla Corte costituzionale, la quale ha dato torto al Governo.

A proposito della previdenza marinara, sappiamo che ella, onorevole ministro, ha disposto, oltre tre mesi fa, perché i suoi uffici preparino uno schema di disegno di legge in proposito. Noi desidereremmo sapere se e quando tale disegno di legge sarà presentato.

JERVOLINO, *Ministro della marina mercantile*. È stato già approvato dal Consiglio dei ministri.

RAVAGNAN. Benissimo.

I pensionati marittimi hanno ricevuto degli acconti sui futuri miglioramenti, ma non sanno ancora quale sarà l'entità della loro pensione. Essi sanno però che la Costituzione garantisce loro, come a tutti gli altri lavoratori giunti ad un determinato limite di età, di poter vivere decentemente i loro ultimi anni. È un dovere questo, al quale è inumano sottrarsi.

Ho detto all'inizio che era perfettamente inutile discutere analiticamente il presente bilancio soprattutto per quanto riguarda il settore della pesca. Infatti, in una previsione di 25 miliardi e 827 milioni di lire, la pesca entra con la misera cifra di soli 303,3 milioni, fra spese ordinarie e straordinarie. I 300 milioni stanziati per il fondo di rotazione, con una diminuzione di 100 milioni rispetto all'esercizio passato, non costituiscono che una partita di giro e quindi non vanno contati. Pertanto, gli stanziamenti per la pesca non rappresentano che poco più dell'1 per cento dell'intero bilancio. È chiaro quindi che i problemi di fondo non solo non sono affrontati, ma nemmeno minimamente sfiorati.

Vorrei ricordarle, onorevole ministro, che quattro anni fa, e precisamente alla fine di luglio del 1955, ebbe luogo a Salerno uno spettacolare convegno della pesca, indetto dalla democrazia cristiana. Non so se ella fosse presente. Comunque, questo convegno ebbe carattere talmente impegnativo che l'onorevole Fanfani, che lo presiedeva, ebbe solennemente a dichiarare ai convenuti: « A nome della democrazia cristiana, vi prometto che i vostri voti saranno esauditi ».

Quali erano questi voti? Un ordine del giorno Ferrara-Scalia reclamò che la partecipazione dello Stato ai contributi della previdenza sociale avvenisse nella misura del 50 per cento; un altro ordine del giorno si pronunciò recisamente contro l'importazione; un altro reclamò che i mercati ittici fossero affidati alle cooperative; un altro auspicò che fosse fatto obbligo alle banche, le quali per la parte finanziaria gestiscono i mercati ittici, di praticare il credito di esercizio e il piccolo credito senza interessi. Il senatore Molinari, poi, affermò in tutte lettere che le importazioni dei prodotti ittici sono monopolio di pochi speculatori. Il che è esattamente la verità.

Che cosa è stato realizzato di tutto questo e che cosa ci si propone di realizzare? Finora, si sono avuti pochi, sporadici ed insufficienti

provvedimenti-tampone; per l'immediato avvenire, sono abbastanza eloquenti i 303 milioni dell'attuale bilancio di previsione.

Sono 145 mila, secondo i dati ufficiali, gli addetti alla pesca. Si tratta cioè di almeno mezzo milione di cittadini italiani, nella quasi totalità estremamente poveri e praticamente ancora fra i più trascurati, le cui condizioni di vita sono direttamente collegate a questo settore. Inoltre, si tratta di un settore che, perlomeno per le sue implicazioni alimentari (senza contare le implicazioni internazionali), interessa tutti i consumatori italiani.

Il nostro voto contrario al presente bilancio esprime quindi protesta per questo stato di cose, e stimolo, nello stesso tempo, perché gli impegni vengano lealmente mantenuti e perché si affrontino finalmente, con il proposito di risolverli, i problemi di fondo della nostra pesca nazionale. (*Applausi a sinistra - Congratulazioni*).

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

SCARASCIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione sul bilancio della marina mercantile si è praticamente cristallizzata sugli avvenimenti che in questi giorni si sono determinati, che sono di portata veramente notevole e sui quali io non intendo indugiarmi se non per respingere quelle insinuazioni, quelle accuse, quelle intemperanze verbali che sono state espresse qui alla Camera e per confermare la mia fiducia nell'azione del Governo e nelle direttive che il Governo ha già dato.

Desidero soltanto sottolineare la necessità che al più presto si esca da questo stato veramente grave e disastroso per la situazione economica nostra, per il nostro sviluppo turistico ed anche per lo scarso senso di responsabilità che talvolta ha prevalso nel corso dello sciopero dei marittimi.

Io mi soffermerò particolarmente sui problemi della pesca, che ieri non sono stati trattati e che oggi hanno avuto una trattazione sommaria da parte di alcuni colleghi. È facile sostenere oggi che nei confronti della pesca da parte del Governo non si siano presi gli atteggiamenti confacenti e non si siano adottati i provvedimenti utili per soddisfare il settore. Però, per chi ha pratica di cose di pesca è altrettanto facile poter dimostrare come gli interventi del Governo dall'immediato dopoguerra sino ad oggi sono stati nutriti, sostanziosi, efficaci. Se gli effetti di questi provvedimenti talvolta non sono risultati, nel loro complesso, soddisfacenti, ciò non si deve alla

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

scarsa dei mezzi che sono stati messi a disposizione, ma particolarmente alla disorganizzazione che esiste nella categoria della pesca e nella quale il Governo può intervenire soltanto fino ad un certo punto, come soltanto fino ad un certo punto possono intervenire le leggi e le disposizioni che può emettere il Parlamento. Sia i medi che i piccoli pescatori sono divisi, disorganizzati, disuniti; non hanno delle organizzazioni sindacali capaci di riunire in sé tutte le forze; esiste una costante divisione per questioni di interesse, per motivi di carattere regionale, per motivi che derivano dallo stesso ambiente nel quale si esercita la pesca, cioè tante piccole marinerie dislocate lungo le nostre coste. Da questo, però, a sostenere che da parte del Parlamento italiano non si siano adottati i provvedimenti necessari, ci corre molto.

Non starò qui a ricordare le leggi che si sono emanate in questi ultimi tempi; basti ricordare la legge Saragat sulla pesca, la legge Tambroni sulla pesca e tutte le altre successive fino a quelle tutt'ora all'esame del Parlamento. Se noi dovessimo fare una somma complessiva dei mezzi messi a disposizione, ne verrebbe fuori una somma ingente di parecchie decine di miliardi. Ma io desidero affrontare il problema sotto un aspetto un po' particolare, cioè penso che non si riuscirà a superare il disorientamento attualmente esistente nell'ambito delle categorie della pesca, se non si incomincerà ad unificare i servizi inerenti. Io, dopo tutta una serie di discussioni nel corso della passata legislatura, mi sono permesso, insieme ad altri colleghi, di presentare una proposta di legge in tal senso alla Camera. In realtà oggi ci troviamo di fronte ad una situazione estremamente strana: la pesca delle acque interne è di competenza del Ministero dell'agricoltura, la pesca delle acque marittime è invece di competenza del Ministero della marina mercantile, ma gli istituti talassografici e di carattere tecnico che praticamente devono dettare norme al Ministero della marina mercantile per regolare la pesca nelle acque marittime, dipendono dal Ministero dell'agricoltura. Questa è un'incongruenza estremamente grave che deve essere sanata.

D'altra parte, mentre il Ministero della marina mercantile dispone di servizi e di una direzione generale della pesca, il Ministero dell'agricoltura ha per questo settore appena una divisione con pochi funzionari, con scarzi mezzi e si trova quindi nella impossibilità di affrontare tutti i problemi che si prospettano.

Per quanto riguarda il problema dei diritti esclusivi di pesca è stato or ora detto e solo in alcune zone si è riusciti a superare le difficoltà grazie alla buona volontà dei pescatori e delle autorità locali. Altro problema estremamente grave è quello della pesca sportiva nelle acque interne. Ho avuto occasione di esaminare negli Stati Uniti quale sia colà la portata della pesca sportiva e come le autorità si preoccupino di agevolarla immettendo nelle acque milioni e milioni di trote di mezzo chilo. Anche noi immettiamo le trote, è vero, ma non per gli sportivi bensì per i pescatori (parlo sempre dei pescatori delle acque interne), i quali però non trovano in questa agevolazione da parte dello Stato alcun sollievo alle loro condizioni di bisogno in quanto la licenza di pesca è identica come costo sia per i pescatori professionali sia per gli sportivi. Questa palese incongruenza dovrebbe essere eliminata affrontando il problema nella sua portata generale.

Ma, per discutere della materia più specificatamente attinente al Ministero della marina mercantile, desidero rivolgere un invito all'onorevole ministro ed al sottosegretario, affinché facciano uno sforzo per realizzare questa auspicata unificazione dei servizi nel più breve tempo possibile. A conforto della mia richiesta vi è il fatto che lo Stato non dovrebbe per questo affrontare alcuna spesa. Lo stesso capitolo destinato alla pesca nelle acque interne del Ministero dell'agricoltura può essere trasferito al Ministero della marina mercantile; il personale può benissimo seguire la sorte di unificazione dei servizi senza che lo Stato subisca alcun aggravio. È soltanto una questione di buona volontà da parte del ministro dell'agricoltura e del ministro della marina mercantile: in questo modo avremo una direzione generale dei servizi della pesca con ampie possibilità di funzionamento e non vi sarà bisogno di perdere tempo per interpellare il Ministero dell'agricoltura o per interpellare attraverso interposti uffici gli istituti tecnici per poter avere le notizie necessarie al funzionamento dei servizi della pesca marittima.

Credo che questa sia stata una delle remore a causa delle quali quel disegno di legge sulla regolamentazione della pesca nelle acque marittime ancora non ha avuto la possibilità di essere sottoposto al Consiglio dei ministri per la successiva presentazione al Parlamento. E, questa, una legge di assoluta e indispensabile necessità e urgenza. Mi risulta che la commissione ha svolto già buona parte del suo lavoro e, d'altra parte, era prevedibile che

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

questo lavoro, proprio per le esigenze della nostra pesca, non potesse essere affrontato e risolto in breve periodo di tempo. Ma oggi abbiamo assoluta necessità che questa legge sia presentata al Parlamento, discussa ed approvata, e diventi legge dello Stato.

Vi sono i problemi della pesca di frodo, connessi con la regolamentazione della pesca; vi sono i problemi delle attrezzature da pesca da usarsi nei vari periodi dell'anno e nelle varie zone d'Italia. Dobbiamo soprattutto coordinare quello che si è fatto in Sicilia per la regolamentazione della pesca, che non ha soddisfatto i pescatori locali e ha determinato gravi sperequazioni. Insomma, questa è la legge fondamentale attraverso la quale potremo difendere la produzione ittica ed aumentare anche i consumi.

Ho sentito dire in aula qualche minuto fa che il nostro paese consuma poco pesce e che una parte di quello che si consuma proviene dall'estero. Questo è vero, ma è altrettanto vero che i nostri pescatori, numerosissimi, hanno dovuto superare enormi difficoltà negli scorsi anni per il loro sostentamento e, quindi, i nostri mari, generalmente non eccessivamente pescosi, sono andati impoverendosi a mano a mano. È anche vero che la pesca di frodo ha influito notevolmente su questo impoverimento. Si sa, d'altra parte, come l'Adriatico sia in buona parte interdetto ai nostri pescatori e si sa anche che in una parte del Mediterraneo vi sono oggi difficoltà per la pesca.

Tuttavia, se vogliamo aumentare la produzione, dobbiamo regolamentare la pesca attraverso una legge che possa essere facilmente applicata e che tenga conto delle varie esigenze dei nostri mari, delle regioni e delle stagioni.

Per quanto riguarda il consumo, esso non può essere incrementato se non attraverso una organizzazione che deve essere anche fatta dagli stessi pescatori, se vogliamo che il prodotto pescato possa arrivare al consumatore con un prezzo ragionevole. Dico che deve essere fatta dagli stessi pescatori, perché il consumo del pesce, trattandosi di un alimento facilmente deteriorabile, ha necessità di una catena del freddo. In tutti i paesi in cui è forte il consumo del pesce esiste una estesa catena del freddo che riesce a conservare questo pesce, o non cotto, o cotto in parte, o totalmente cotto. Quindi, se non si crea questa catena del freddo anche nei nostri paesi interni, evidentemente il consumo del pesce non si potrà aumentare per il nostro popolo, che è abituato a consumare pesce fresco. Esso si

dovrà abituare a consumare pesce congelato o refrigerato nelle migliori condizioni possibili: si tratta di un'evoluzione del gusto che potrà avvenire nel tempo e attraverso una solida organizzazione.

Abbiamo, dunque, questa necessità di regolamentare la pesca come elemento fondamentale, oltre quello della unificazione dei servizi; ma, contemporaneamente, dobbiamo esaminare altri problemi. Le leggi che fin qui hanno avuto vigore sono state applicate in maniera tale da creare un'esuberanza di motopescherecci nel nostro paese. Infatti, dopo l'entrata in vigore delle leggi Tambroni e Saragat abbiamo assistito ad una costruzione accelerata di tutti i tipi di motopescherecci, in genere del tipo tradizionale che serviva per la pesca lungo le coste. Il numero di questi motopescherecci si è dimostrato eccessivo, mentre non si è pensato a distruggere le vecchie unità superate, per cui oggi ci si trova di fronte ad un numero enorme di motopescherecci in disarmo e che non possono essere utilizzati anche per la scarsità del prodotto nei nostri mari.

Quindi, bisognerà nel futuro regolamentare le cose in maniera tale che i contributi, che sono numerosi ed anche abbastanza generosi, vadano a coloro i quali intendono costruire dei motopescherecci che si allontanino dalle nostre coste, che possano andare nel centro del Mediterraneo, che possano, insomma, esercitare la pesca in quelle zone nelle quali ancora oggi noi possiamo riscontrare un forte quantitativo di pesce.

Ma il problema non si ferma qui. Dobbiamo affrontare anche il problema della pesca atlantica. Noi partecipiamo alla convenzione per la pesca nel nord Atlantico. Malgrado ciò, le nostre navi sono totalmente assenti dal nord Atlantico: tranne una sola nave della Genepesca, noi non operiamo nell'Atlantico. Eppure è un mare enormemente pescoso, i redditi sono molto elevati e noi avremmo la possibilità di impiegare centinaia di nostre unità-uomo nella pesca in Atlantico e centinaia di nostri lavoratori sulle nostre coste nel momento in cui il prodotto dovesse essere lavorato, congelato o conservato.

Quando nella legge relativa alla Cassa per il mezzogiorno si stabilì che una certa aliquota degli stanziamenti sarebbe stata destinata alla pesca e si seppe che quell'aliquota era di circa 5 miliardi, si fecero dei tentativi per convincere il Comitato dei ministri affinché una parte di quei fondi fossero destinati alla costruzione di navi in ferro per la pesca atlantica. Purtroppo, questi tentativi non hanno avuto esi-

to favorevole. Non sappiamo da che parte vengano le difficoltà, ma certo è che il problema della pesca atlantica non è stato affrontato, ma, quel che è peggio, una parte di questi miliardi non sono utilizzati per gli scopi già indicati nella legge sulla Cassa per il mezzogiorno.

Quindi noi desidereremmo che il ministro della marina mercantile facesse ogni sforzo perché il Comitato dei ministri per il Mezzogiorno potesse comprendere questa necessità di affrontare la pesca in Atlantico e che questa pesca in Atlantico, per lo meno all'inizio, abbia l'aiuto e l'agevolazione della Cassa per il mezzogiorno. Sono navi di non eccessivo tonnellaggio, di un costo non molto alto, ma che comunque potrebbero rappresentare la tranquillità di vita per centinaia di lavoratori. Senza dire che potrebbero metterci in condizioni di orientare il gusto del nostro consumatore in un senso un po' diverso da quello attuale, aumentando al contempo il consumo di pesce.

Ma da parte della Cassa per il mezzogiorno, onorevole ministro, gradirei un altro intervento. È stabilito dalla legge che per le cooperative della pesca e per i pescatori singoli ed associati il contributo a fondo perduto possa essere del 40 per cento.

Ora, noi sappiamo che il 40 per cento può essere sufficiente per i pescatori singoli che avessero bisogno di determinate attrezzature, perché contemporaneamente vi sarebbe la possibilità di ricorrere al fondo di rotazione, ma quando si esamina il settore delle cooperative e dei consorzi di cooperative, il contributo diventa assolutamente insufficiente ed inadeguato, anche perché le cooperative non potrebbero dare quelle garanzie reali che vengono richieste dagli istituti di credito per la rimanente parte. Ed allora, siccome in questi giorni alla Camera si discuteranno le modifiche alla legge sulla Cassa per il mezzogiorno, vorremmo pregare il ministro della marina mercantile di compiere un intervento presso il ministro Pastore affinché alle cooperative ed ai consorzi di cooperative sia concesso un aumento di questo contributo dal 40 all'80 per cento, non in maniera tassativa, ma prevedendo la facoltà di elevare il contributo dal 40 all'80 per cento in maniera tale che in condizioni di particolare necessità, quando ci si trovi di fronte ad impianti particolarmente importanti, possa effettivamente il contributo dello Stato rappresentare un aiuto sostanzioso e sostanziale per mettere in condizioni una determinata zona, o regione di usufruire dei relativi vantaggi.

Un altro settore sul quale mi permetto di richiamare l'attenzione del ministro è quello dell'assistenza ai pescatori effettuata attraverso la F.A.R.P. Ho già avuto occasione di discutere questo problema e nei prossimi giorni sarà esaminata una proposta di legge presentata da me e da altri colleghi in materia. Occorre soprattutto che la F.A.R.P. sia dotata di un altro fondo di 50 milioni, in aggiunta a quello che già è stato concesso, in modo che possa migliorare la sua attività a favore dei piccoli pescatori che dobbiamo portare verso la motorizzazione con quei contributi che, anche se limitati, si sono fino ad ora dimostrati molto utili.

Tralascio il problema delle case per i pescatori, perché so che il ministro sta facendo tutti gli sforzi per inserire un piano edilizio per i pescatori nel programma del Ministero dei lavori pubblici. Tralascio anche il problema dei porti pescherecci, che pure è uno dei più importanti, specie per le marinerie più piccole.

Mi soffermo invece brevemente sul problema della istruzione professionale. Si è parlato dell'E.N.E.M. e degli istituti nautici che, però, preparano gli equipaggi per il traffico, ma non hanno niente a che vedere con la pesca. Chiunque vada alle scuole dell'E.N.E.M. o negli istituti nautici lo fa per passare alla marina mercantile, ma non per prepararsi alla pesca. Siamo dunque assolutamente carenti quanto alla istruzione professionale dei pescatori. Mi risulta che il ministro già da parecchi mesi ha posto il problema allo studio e sta esaminando, d'accordo con i ministri del lavoro e della pubblica istruzione, come affrontare organicamente il problema. Certo la soluzione è urgente. Esiste un piccolo istituto, sorto qualche anno fa, che ha già dato una buona impostazione alla istruzione professionale nella pesca, ottenendo dei corsi dal Ministero del lavoro e creando dei centri di addestramento sul lago Fusaro. Ma è chiaro che il problema va affrontato nella sua interezza e lungo tutte le coste. Infatti, o ci mettiamo in condizione di integrare il mancato guadagno che ai pescatori consegue quando sospendono la loro attività per seguire un corso, oppure dobbiamo creare i corsi più elementari presso tutte le marinerie.

Certo, questo comporta una spesa notevole nonché la preparazione di insegnanti. Tuttavia, qualche cosa bisogna fare perché (onorevole sottosegretario, come siciliano ella sarà sensibile a questo campanello di allarme) nelle zone di Trapani e di Mazara del Vallo si sono verificati episodi che, ripetendosi, potrebbero

costringere il Ministero ad ordinare di non fare imbarcare su certi pescherecci i pescatori che non abbiano una qualifica tale da offrire garanzie contro i rischi.

Soprattutto il problema va affrontato per i motoristi e per i capobarca, come pure per le altre categorie superiori. Non bastano più i corsi che può allestire una casa produttrice di motori, la quale, oltretutto, persegue soltanto uno scopo pubblicitario. Bisogna che il problema sia affrontato nella sua interezza, prescindendo dall'E.N.E.M. e dagli istituti nautici che hanno altre funzioni; occorre creare qualche cosa *ex novo*, il che credo possa esser fatto facilmente.

Anche la Cassa per il mezzogiorno ha ora dei fondi a disposizione ed un proprio programma. Sono convinto che un coordinamento della materia, che risulta assolutamente necessario, possa essere operato facilmente. Gradirei dall'onorevole ministro delle delucidazioni sull'azione che egli sta svolgendo e delle assicurazioni su quelle che possono essere le sue previsioni per quanto riguarda i contatti che ha già avuto con i suoi colleghi.

Vorrei poi richiamare l'attenzione del ministro su un altro problema molto grave, quello delle casse marittime. La questione è venuta al pettine. Ella, onorevole ministro, ne è evidentemente al corrente. Bisogna affrontare subito questo problema d'accordo con il ministro del lavoro, perché ormai molti pescherecci sono fermi essendo sotto sequestro. Il sequestro è stato chiesto dalle casse marittime, in quanto i contributi sono eccessivi ed il reddito della pesca non consente il pagamento di simili contributi.

Esistono tre casse marittime, di cui quella di Genova funziona bene, mentre le altre due non vanno altrettanto bene. Si parla da anni della possibilità di unificare queste casse marittime. È possibile farlo? Perché i contributi che si pagano a Genova non devono essere gli stessi che si pagano a Venezia ed a Napoli? Si tratta di problemi che vanno affrontati serenamente, ma che devono essere assolutamente risolti. Se noi vogliamo sbloccare una parte della nostra pesca e se vogliamo che essa dia un reddito agli interessati, è necessario che anche la questione contributiva sia totalmente riesaminata.

Si è detto che bisogna riesaminare anche il problema degli assegni familiari, ed io sono d'accordo. Con la legge Ferrara-Scalia abbiamo la possibilità di arrivare alle 26 giornate; però bisogna stare attenti, perché le 26 giornate prevedono 13 giorni di lavoro con-

tinuativo, mentre praticamente le condizioni alle quali oggi i pescatori hanno ottenuto gli assegni familiari sono condizioni di estremo favore sia per quanto riguarda semplicemente i 20 giorni, sia perché quei 20 giorni si considerano solo in ragione di 400 lire di reddito al giorno.

Si è anche richiesto di dare i sussidi. Ho avuto già occasione di dichiarare in varie assemblee di pescatori che sono contrario alla politica dei sussidi, che non risolve il problema. Se esaminiamo la posizione delle varie marinerie, specialmente di quelle più povere, vediamo che il sussidio si risolve in una corsa all'accaparramento, che spesso viene fatta da persone che con la pesca non hanno niente a che fare. È vero che oggi il problema può essere superato, perché mediante gli elenchi dei pescatori compilati dalle varie commissioni compartimentali si può effettivamente giungere sino al pescatore; ma quando lo Stato, attraverso le erogazioni del Ministero dell'interno, ha speso decine e decine di milioni in un anno per distribuire due o tre mila lire in occasione delle feste di Natale, evidentemente il problema non viene risolto, anzi si sono riaperte delle piaghe, perché proprio in quel periodo si creano aspettative che non possono essere soddisfatte con il misero sussidio che può essere dato dal Governo.

Si tratta quindi di migliorare il reddito della categoria. I mezzi vi sono: si tratta di controllarli e di indirizzarli verso un unico fine, sapendo in sostanza che cosa vogliamo fare. E quando noi ci orientiamo verso un miglioramento dell'istruzione professionale, quando ci orientiamo verso la pesca atlantica e verso la costruzione di motopescherecci di altura, quando consideriamo la possibilità che anche nelle acque interne il problema possa essere affrontato con la difesa del pescatore professionale, credo che anche il problema del miglioramento del reddito possa essere risolto. Non è un problema facile, perché la categoria è estremamente disorganizzata. Tuttavia conosco le buone intenzioni del ministro anche in questo settore e mi auguro che esse possano essere tradotte in pratica.

Nel campo degli armatori della pesca esistono due organizzazioni, delle quali non si sa quale sia più rappresentativa; nel campo dei lavoratori esistono pure varie organizzazioni con diverse interferenze. Ma sostanzialmente i pescatori non conoscono molto spesso le leggi fatte per loro e quindi, per ignoranza, non possono trarne beneficio. Una

volta tranquillizzato il settore della marina mercantile vera e propria, vorrei pregare il ministro di dedicare un poco del suo tempo anche alla soluzione di questo problema per superare questa disorganizzazione, per dare un indirizzo unico al settore e soprattutto per potenziare la cooperazione, che rappresenta uno degli strumenti fondamentali a servizio dei pescatori.

Purtroppo, oggi le cooperative esistono il più delle volte sulla carta, dato che non vengono compiute le fondamentali operazioni sociali, prima fra tutte il conferimento del pescato. Si può affermare che le cooperative esistono soltanto perché ai pescatori si possano distribuire gli assegni familiari. Si tratta di una dichiarazione di estrema gravità, ma che rispecchia la realtà delle cose.

Ora, se noi vogliamo che il pescato possa essere conservato, che si creino attrezzature frigorifere, che si migliorino gli strumenti di pesca, che si costruiscano stabilimenti per la conservazione del pesce, dobbiamo assolutamente potenziare la cooperazione, che deve diventare realmente operante e funzionante e non esistere semplicemente come congregazine di carità per sopperire alle esigenze dei pescatori.

In stretta connessione con i problemi della pesca si pone il potenziamento della direzione generale che riguarda questo settore. In questa amministrazione vi sono funzionari degni del massimo rispetto e di provata capacità, ma manca la piena responsabilità a chi presiede oggi alla direzione generale della pesca. Ora è necessario che tutti i funzionari possano essere messi in condizione di lavorare con la stessa tranquillità con cui operano i colleghi delle altre direzioni generali. So che il problema è stato esaminato dal ministro fin dai primi giorni del suo insediamento e sono certo che egli lo risolverà nel miglior modo possibile.

All'onorevole ministro formulo l'augurio che nel periodo della sua permanenza al dicastero della marina mercantile possa risolvere i problemi della pesca, coadiuvato dal Sottosegretario, onorevole Turnaturi, che con tanta passione segue questo importante settore.

Per la verità esiste la possibilità di risolvere questi problemi; in parte, anzi, essi sono già risolti. Si tratta di dare una ulteriore spinta e soprattutto di attuare un migliore e più organico coordinamento; il Ministero della marina mercantile, a differenza di quanto si afferma, ha sin da oggi in mano tutti i mezzi per procedere sulla via che porta

al miglioramento delle condizioni dei pescatori.

Ringraziando l'onorevole Amodio, che ha dedicato buona parte della sua relazione ai problemi della pesca, esprimo la certezza che l'onorevole ministro farà quanto è in suo potere perché i problemi della pesca siano portati a conoscenza della pubblica opinione e diventino così problemi attuali perché tutti sentano l'esigenza di venire incontro ad una categoria che ha bisogno di sentire il soffio caldo della solidarietà umana insieme con l'impulso dell'azione governativa. (*Applausi al centro. — Congratulazioni*).

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

BRODOLINI. Il dibattito sul bilancio della marina mercantile pone problemi di grande interesse per la vita economica nazionale, quali quelli dell'ammodernamento della flotta, dell'ammodernamento dei porti, del potenziamento dell'industria cantieristica, dello sviluppo della pesca. E tali problemi hanno una evidente connessione con quello più generale di quella organica politica di sviluppo che in molti diciamo di volere e che in pochi soltanto effettivamente vogliamo, nel senso di attuare anche le difficili scelte, gli impegni, le misure antimonopolistiche e le riforme che una politica di sviluppo inevitabilmente comporta.

Si tratta di questioni sulle quali, nel corso di questo stesso dibattito, si sono già intrattenuti altri oratori, ed in modo assai pertinente poco fa, per il nostro gruppo, il collega Concas. Ma tutti ci rendiamo conto che in questa situazione, in questo particolare momento, vi è un problema che domina e sovrasta gli altri: ed è quello che ci è posto dal grandioso sciopero, in corso da 14 giorni, dei lavoratori del mare.

Cercherò di parlarne brevemente e pacatamente evitando anche quel tanto di retorica che sembra d'obbligo in queste occasioni e di cui ha usato ed abusato, ieri sera l'onorevole Dominedò, per mascherare una tesi profondamente incostituzionale e reazionaria che non avrebbe sonato sgradita agli orecchi di un Solaro della Margarita, ma che appare ed è anacronistica ed inaccettabile nel Parlamento repubblicano italiano.

L'onorevole Dominedò si è dichiarato preoccupato e turbato per lo sciopero dei marittimi. Possiamo assicurarci che anche noi ne siamo preoccupati e turbati, e che la stessa decisione dei marittimi non è stata presa in modo avventato, ma con consapevole senso della responsabilità. Non vi sono scioperi al-

III LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 24 GIUGNO 1959

legri. L'arma dello sciopero, per chi la impugna, implica scelte difficili, sacrifici, e rischi. Li implica in modo particolare in occasioni come questa in cui vediamo avventarsi contro i lavoratori — oltre alla reazione padronale — la reazione governativa e l'intervento poliziesco.

Siamo, ripeto, preoccupati anche noi e lo siamo anche per i danni che dalla irragionevole resistenza degli armatori derivano all'economia nazionale; danni che sono già oggi di miliardi e miliardi, che sarebbero destinati a diventare ancora più gravi qualora il Governo non modificasse il suo attuale atteggiamento per concorrere a determinare le condizioni di una realistica composizione della vertenza.

Voglio dire a tale riguardo che il Governo si è assunto delle assai pesanti responsabilità. Il protrarsi dello sciopero dipende infatti senza alcun dubbio anche dall'atteggiamento irragionevole che il Governo ha manifestato a tutt'oggi. Avevamo ragione di attenderci da parte di governanti responsabili, avevamo ragione di attenderci da lei, onorevole ministro, posizioni più comprensive e più aperte verso i lavoratori del mare, che si battono per una condizione più umana e più civile. Voi invece fate eco agli armatori e pretendete di avallarne l'accusa secondo la quale i marittimi si sarebbero fatti strumento di una speculazione politica. Ma credete davvero che siano degli ignoranti, che siano degli scervellati i nostri lavoratori del mare, tali da prestarsi ad una manovra estranea ai loro reali interessi? Credete davvero che tutte le organizzazioni sindacali, anche le organizzazioni sindacali i cui uomini e i cui dirigenti si richiamano alle posizioni politiche della maggioranza, sarebbero scese in sciopero se non fosse esistito un malcontento profondo, una situazione insostenibile e tale da reclamare ed esigere una lotta di tanta portata?

Nessuna manovra, nessuna speculazione politica. I lavoratori del mare, d'altra parte, sono, per il carattere della loro attività, una delle categorie fra le più aliene da suggestioni politiche, da influenze di partiti politici. La stessa tradizione per certi aspetti negativa e per molti altri positiva della vecchia F.I.L.M. giuliettiana esclude qualsiasi tendenza ad identificare le ragioni della lotta sindacale con gli obiettivi o gli interessi contingenti dei partiti. Non v'è, a tenere in piedi questa agitazione, nessuna tenebrosa congiura. Vi è oggi un grande movimento di massa, vi è una impetuosa ripresa di consapevolezza sindacale, di coscienza dei propri

diritti, del giusto modo di difendere i propri interessi da parte di lavoratori che hanno sofferto anni di pratica corporativa e paternalistica e che sanno ormai per esperienza come la divisione dei sindacati e l'indebolimento della forza contrattuale vengano fatti pagare dai padroni in termini di aggravato sfruttamento, in termini di mancato rinnovo dei contratti, in termini di basso trattamento economico e previdenziale, in termini di limitazione delle libertà e dei diritti sindacali. Se qualcuno può dirsi impigliato in un gioco politico, questo qualcuno è semmai il Governo, chiaro essendo come preoccupazioni attinenti alla composizione della maggioranza parlamentare che lo sostiene, possano aver suggerito un atteggiamento che è di collusione oggettiva con le posizioni degli armatori. Mi guarderò bene, onorevole ministro, di accusarla di una soggezione di carattere personale agli interessi armatoriali, ma questo non cambia le cose e non riduce né le sue responsabilità personali né quelle dell'intero Gabinetto. I fatti restano quelli che sono, e parlano contro di voi. Voi avete dimostrato una tracotanza addirittura offensiva nei confronti della dignità dei marittimi e della dignità delle organizzazioni sindacali, dando ad esse, come condizione per intervenire in funzione di mediazione nella vertenza, l'*ultimatum* di una sospensione dello sciopero. Ma questo è appunto un atteggiamento di collusione con gli armatori. A parte che non esiste nessuna legge e neanche in definitiva nessuna prassi consolidata la quale preveda la sospensione dello sciopero come condizione di una mediazione governativa o anche soltanto come condizione della soluzione di una vertenza, sta di fatto, onorevole ministro, che qui ci si trova di fronte ad una situazione del tutto particolare, dal momento che i marittimi sono già stati scottati da esperienze precedenti.

Alcuni suoi predecessori, l'onorevole Casiani, l'onorevole Spataro, hanno in un recente passato ottenuto dai sindacati impegni di questa natura, dando come contropartita la promessa di un intervento efficace per pervenire entro il 31 maggio ad una soluzione positiva della vertenza. I sindacati accettarono allora la richiesta di tregua, dando prova della loro volontà di sperimentare la buona fede e la lealtà degli impegni che, nei confronti dei marittimi venivano assunti. Sono stati delusi.

Oggi dovete rendervi conto del fatto che i marittimi dispongono di una forza sindacale maggiore e che intendono, se necessario,

utilizzarla fino in fondo. Essi non sono disposti a sacrificare la loro forza contrattuale attuale per addivenire, con la sospensione dello sciopero, ad una contrattazione o a una risoluzione della vertenza in condizioni che diverrebbero inevitabilmente condizioni di debolezza. Oggi vi è la decisione di mandare avanti lo sciopero, così come la certezza, della quale la pregheremmo di non voler dubitare, onorevole ministro, della estensione della solidarietà nei porti da parte di altre categorie.

Cercate di tener conto di questo, cercate di tener conto del fatto che le intimidazioni, le pressioni poliziesche, la richiesta in qualche caso, come è avvenuto a Dakar, dell'intervento di una polizia straniera, oltre che umiliare la dignità del nostro paese, non fanno che esasperare la volontà di lotta e l'impegno di successo dei lavoratori del mare. Occorre sollecitare energicamente la ripresa della trattativa da parte degli armatori nella condizione in cui può realisticamente essere ripresa, cioè a navi ferme.

Non si può fare appello a un codice della navigazione che risale al 1870 e che col volgere degli eventi, coi diritti di libertà che sono stati conquistati dai lavoratori, con la nostra Costituzione, è diventato palesemente contraddittorio. Cercate di tener conto del fatto che l'appello al codice della navigazione potrà forse anche dar luogo ad inconcepibili episodi di persecuzione, ma non farà fare un passo in avanti alla soluzione della vertenza. Ne sia certo l'onorevole Dominedò. Egli citava ieri sera alcune sentenze. Noi possiamo citarne delle altre, assai più conformi alla lettera ed allo spirito della Costituzione.

Vi è, ad esempio, una sentenza del giudice istruttore Scardulla del tribunale di Genova, che si esprime con estrema chiarezza. Dice questa sentenza che « è fondamentale affermare che l'equipaggio di una nave non può veder limitato il proprio diritto di sciopero per il fatto di avere sottoscritto un contratto di arruolamento, che contesta nella validità e che ritiene viziato da clausole particolarmente onerose. Se tale diritto — continua la sentenza — viene compreso durante la navigazione, esso può essere esercitato, in tutta la sua estensione » (esattamente come i marittimi stanno facendo in questo momento) « quando la navigazione sia interrotta per avere la nave toccato il porto ». Concludendo la sentenza afferma la legittimità di uno sciopero esercitato in porti stranieri (nella fattispecie, a San Francisco ed a Melbourne).

In definitiva, onorevole ministro, onorevoli colleghi del Governo, i marittimi oltre

che lottare per delle rivendicazioni profondamente giuste, talmente giuste che neppure l'onorevole Dominedò ha potuto contestarne di fatto la validità, lottano oggi perché la Costituzione entri anche nelle navi d'Italia, lottano perché anche sul mare venga tutelata la loro dignità di cittadini e di uomini.

Il Governo, se non vuole davvero che danni estremamente più seri di quelli odierni vengano arrecati alla nostra marina mercantile e quindi all'economia nazionale, muti, ripeto, il suo atteggiamento. Non intervenga contro i marittimi, ma richiami alla ragione gli armatori. Richiami alla ragione, innanzitutto, i dirigenti della Finmare.

Abbiamo letto con soddisfazione sui giornali di questa mattina la notizia secondo cui l'onorevole Pastore, già segretario generale della C.I.S.L. ed oggi membro del Governo, ha tenuto a rendere pubblica la sua assenza dalla riunione del Consiglio dei ministri, nel corso della quale si è registrata una grave presa di posizione nei confronti dello sciopero.

Vogliamo augurarci che questa posizione, ancora timida, dell'onorevole Pastore, si traduca in qualcosa di più concreto. Vogliamo sperare che un atteggiamento più realistico venga assunto anche da parte di altri membri del Governo: lei compreso, signor ministro, malgrado gli errori compiuti finora.

Molte possibilità di rasserenare la situazione sindacale nel settore marinaro esistono ancora, se il Governo cesserà di fare una politica a senso unico, diretta esclusivamente contro i sindacati dei lavoratori, e se non mancherà a ciascuno il senso della responsabilità. Di senso della responsabilità io sono certo che non mancheranno i lavoratori del mare ai quali va la nostra solidale simpatia, ai quali deve in ogni caso andare, per il coraggio e per la fermezza di cui stanno dando luminosamente prova, l'attestazione del rispetto del Parlamento italiano. (*Applausi a sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

La seduta termina alle 13,30.

IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI