DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

CIV SEDUTA

GIOVEDÌ 8 APRILE 1954

Presidenza del Vice Presidente MOLÈ

e del Vice Presidente BO

INDICE	
Commissione parlamentare:	
Modifiche nella composizione Pay.	4135
Congedi	4133
Disegni di legge:	
Annunzio di presentazione	4134
Approvazione da parte di Commissioni permanenti	4134
Deferimento all'approvazione di Commissioni	
permanenti	4166
Presentazione	4141
Rimessione all'Assemblea	4135
Ritiro	4134
« Stato di previsione della spesa del Mini- stero della marina mercantile per l'eserci- zio finanziario dal 1º luglio 1954 al 30 giu- gno 1955 » (373) (Discussione):	
Artiaco	4169
Barbareschi	4136
Crollalanza	4158
Merlin Angelina	4166
ROVEDA	4142
Giunta delle elezioni:	ļ
Convalida di elezioni	4134
Proclamazione, a senatore (Raffaele Guariglia)	4133
Interpellanze:	
Per lo svolgimento:	
Per lo svolgimento: Presidente	4172

Lussu
PASTORE Ottavio 4135, 4171
Sereni 4172, 4173
Tambroni, Ministro della marina mer-
cantile 4171, 4172, 5173
Verifica del numero legale 4174
Relazioni:
Presentazione
La seduta è aperta alle ore 16.
RUSSO LUIGI, Segretario, dà lettura del
processo verbale della seduta precedente, che
è approvato.
Congedi.
PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i
senatori Cenini per giorni 2, Spasari per
giorni 2.
Se non vi sono osservazioni, questi congedi
si intendono concessi.
Proclamazione a senatore
del candidato Raffaele Guariglia.
dei candidato Nanaele Guarigha.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella riunione odierna, per la sostituzione, cui occorre provvedere, ai sensi

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

dell'articolo 21 della legge elettorale per il Senato, nel seggio resosi vacante nella regione della Campania in conseguenza dell'annullamento della elezione a senatore del signor Achille Lauro, ha riscontrato che nel Gruppo cui questi apparteneva ha ottenuto la maggiore cifra individuale il candidato Raffaele Guariglia.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e proclamo quindi senatore l'onorevole Raffaele Guariglia per la Campania.

Avverto che da oggi decorre, nei confronti del nuovo proclamato, il termine di venti giorni per la presentazione di eventuali proteste o reclami.

Convalida di elezioni a senatore.

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella seduta odierna, ha verificato non essere contestabili le elezioni dei seguenti senatori e, concorrendo negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

per la Regione Piemonte: Luigi Carlo Caron;

per la Regione Veneto (Cittadella): Stanislao Ceschi;

per la Regione Trentino-Alto Adige (Pergine): Angelo Giacomo Mott.

Do atto alla Giunta di queste sue comunicazioni e, salvo casi di incompatibilità precsistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidate queste elezioni.

Annunzio di presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa:

dei senatori Fiore, Bitossi, Boccassi, Saggio, Cermignani e Locatelli:

« Modifiche all'assicurazione facoltativa gestita dall'Istituto nazionale della previdenza sociale » (463);

dei senatori Caron Giuseppe, Carmagnola e Perrier:

« Istituzione di una Commissione italiana per la energia nucleare e conglobamento in essa del Comitato nazionale per le ricerche nucleari » (464).

Questi disegni di legge saranno stampati, distribuiti e assegnati alle Commissioni competenti.

Ritiro di disegno di legge.

PRESIDENTE Comunico che il senatore Braschi ha dichiarato di ritirare il seguente disegno di legge da lui presentato:

« Proroga della legge 4 novembre 1951, numero 1188, concernente norme transitorie per i concorsi del personale sanitario degli ospedali » (374).

Tale disegno di legge sarà, quindi, cancellato dall'ordine del giorno.

Approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti.

PRESIDENTE. Comunico che, nelle sedute di stamane, le Commissioni permanenti hanno esaminato e approvato i seguenti disegni di legge:

- 2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):
- « Provvedimenti per la assistenza ai liberati dal carcere » (401), d'iniziativa del senatore Zoli;
- « Modificazioni ai limiti di somma stabiliti dal Codice della navigazione in materia di trasporto marittimo ed aereo, di assicurazione e di responsabilità per danni a terzi sulla superficie e per danni da urto cagionati dall'aeromobile » (406);
- « Determinazione del personale salariato di ruolo dipendente dal Ministero di grazia e giustizia » (409);

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

- 4ⁿ Commissione permanente (Difesa):
- « Costruzione dell'aeroporto di Genova-Sestri » (410);
- 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):
- « Autorizzazione di spesa per lire 126.000.000 quale concorso dello Stato al piano per la rinascita economica della Sardegna » (358);
- S^a Commissione permanente (Agricoltura e alimentazione):
- « Disciplina della erogazione dei contributi e della concessione di borse di studio da parte del Ministero dell'agricoltura e delle foreste » (167);
- 9^a Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):
- « Riordinamento del servizio metrico e modifica dei diritti metrici » (310);
- « Concessione a favore dell'Istituto nazionale per il commercio estero di un contributo di lire 500 milioni, quale rimborso delle spese sostenute per le operazioni di rilevazione, controllo e contabilizzazione delle importazioni in Italia di merci sul piano E.R.P., e sul successivo programma di aiuto economico (M.S.A.) » (332).

Rimessione di disegno di legge all'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che il Governo, ai sensi del primo comma dell'articolo 26 del Regolamento, ha richiesto che il disegno di legge: « Modifiche all'articolo 1279 del Codice della navigazione » (229), già assegnato all'esame e all'approvazione della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), sia invece discusso e votato dalla Assemblea.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a nome della 3^a Commissione permanente (Affari esteri e colonie), il senatore Santero ha presentato le

relazioni sui seguenti disegni di legge: «Ratifica ed esecuzione della Convenzione firmata a Bruxelles il 1º agosto 1952, che apporta modifiche alla Convenzione sulle assicurazioni sociali tra l'Italia e il Belgio, firmata a Bruxelles il 30 aprile 1948 » (345) e: «Esecuzione del Regolamento sanitario internazionale approvato dalla Assemblea dell'Organizzazione mondiale di sanità il 25 maggio 1951 » (346).

Queste relazioni saranno stampate e distribuite ed i relativi disegni di legge saranno iscritti all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

Modifica nella composizione di Commissione parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che ho designato il senatore Salomone a far parte della Commissione parlamentare per il parere sulla nuova tariffa generale dei dazi doganali, in sostituzione del senatore Magrì, dimissionario.

Per lo svolgimento di interpellanze.

PASTORE OTTAVIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE OTTAVIO. Signor Presidente, da parecchi giorni io ed altri colleghi abbiamo presentato tre interpellanze riguardanti la politica estera del nostro Paese. Non siamo riusciti fino ad oggi ad ottenere che il Governo si pronunci sul giorno nel quale potrebbero essere discusse.

Particolarmente la questione della bomba atomica ci sembra meriti di essere discussa dal Parlamento italiano, affinchè non sia il solo al mondo a non occuparsi di una questione di questo genere.

Prego quindi l'onorevole Presidente di fare presente al Governo il nostro desiderio, di una rapida, immediata discussione. Desidereremmo avere la risposta prima della fine di questa seduta, per aver modo di proporre la data per la discussione dell'interpellanza.

CIANCA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

CIANCA. Come firmatario di una di queste interpellanze mi associo alla richiesta del senatore Pastore.

PRESIDENTE. Prego 1 Ministri qui presenti di voler trasmettere al Ministro competente la richiesta degli interpellanti, in modo che entro domani ...

PASTORE OTTAVIO. Ho espresso il desiderio di avere la risposta entro questa seduta.

PRESIDENTE. Allora in modo che il Ministro competente possa far conoscere il suo avviso entro oggi.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1954 al 30 giugno 1955 » (373).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1954 al 30 giugno 1955 ».

Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Barbareschi. Ne ha facoltà.

BARBARESCHI. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prima di entrare a discutere il bilancio della Marina mercantile sento il dovere, interprete certo di tutto il Senato, di porgere un saluto ai marinai italiani che in questi giorni si sono particolarmente distinti in due azioni di salvataggio. I marinai italiani che in tutte le occasioni rispondono alle invocazioni di aiuto dei loro compagni di fatica e di sacrificio, proprio in questi giorni, nel basso Mediterraneo, attraverso la nave « Potestas », hanno portato il loro aiuto ad una nave spagnola che naufragava ed hanno salvato 44 uomini di quell'equipaggio.

Pochi giorni dopo, domenica scorsa, raccolta una invocazione del trasporto inglese « Empire Windrush », sono intervenuti ancora al soccorso ed hanno salvato 150 naufraghi tra donne e bambini.

I marinai italiani, che aspettano dal risultato dei nostri lavori i segni concreti della solidarietà del Paese, hanno dimostrato con questi atti, che del resto sono loro comuni, come sentano e come operino sempre per la fraternità di tutti i popoli del mondo. (Vivi applausi).

Onorevoli colleghi, noi ci troviamo a dover ridiscutere il bilancio della Marina mercantile a soli sei mesi dall'ultima discussione. Non è trascorso molto tempo, però noi siamo nella condizione di poter e di dover fare il bilancio consuntivo circa quello che è avvenuto in questo ultimo periodo.

Alla discussione dell'ultimo bilancio della marina mercantile noi cercammo di dare un contributo di critica costruttiva, cercammo di dire le ragioni per le quali non potevamo approvare quel bilancio. Ma cercammo contemporaneamente di indicare quelle che a nostro parere erano le vie attraverso le quali si sarebbe dovuto passare per modificare e per migliorare le condizioni della nostra marina. È implicito che parlando delle condizioni della nostra marina intendevamo anche parlare, ed abbiamo anche parlato, delle condizioni dei nostri cantieri.

Noi pensiamo che nel nostro Paese ci sia una maestranza e vi siano tecnici capacissimi di fare le migliori costruzioni navali che si pospano pensare; noi pensiamo che nel nostro Paese ci sia una attrezzatura tecnica di cantieri adeguata che può permettersi di costruire le navi di cui noi, e forse anche gli altri, hanno bisogno. Noi pensiamo ancora che nel nostro Paese ci siano uomini di stato maggiore e di bassa forza capaci di ben navigare e, direi di più, aventi anche caratteristiche che li distinguono dalle altre marinerie, caratteristiche interessantissime anche per l'economia del nostro Paese. Infatti, se è vero, come è vero, che spesse volte molti marinai, forse per il fatto stesso di dover vivere troppo tempo lontani dalle loro famiglie, per il fatto stesso di essere per molta parte del loro tempo lontani da ogni attrattiva del mondo e che quindi, quando riescono ad avvicinarsi o a rimanere a terra, partecipano alla vita normale con una intensità maggiore di quella degli uomini che a terra normalmente vivono, e quindi spendono forse con troppa facilità an-

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

che una parte di quello che guadagnano, viceversa i nostri marinai anche se sopportano tutte le privazioni, tutte le lontananze a cui poco prima ho accennato, hanno così profondamente radicato in loro il senso della parsimonia e dell'economia che costantemente portano alle loro famiglie e al loro Paese quelle che sono le riserve che con tanto sacrificio guadagnano. Privandosi di ogni divertimento sanno di mettere da parte per sè quando saranno vecchi, per le loro famiglie che aspettano, per il loro Paese che ne ha bisogno. Ed è quindi per me agevole il pensare che se c'è un Paese che ha il diritto più che il dovere di navigare e di espandersi nella sua attività sul mare, questo Paese è proprio il nostro; ragion per cui io vedo come un dovere più importante di quelli normali l'occuparci della nostra marina, allargarne le possibilità e la quantità in modo che noi si possa rendere tutti i servizi di cui ha bisogno il nostro Paese e fare ancora di più, sapere andare, oserei dire, saper correre dove c'è un po' di lavoro da fare e prestare agli altri popoli i nostri mezzi e le nostre capacità.

Sei mesi or sono, discutendo del bilancio della Marina mercantile, queste stesse cose cercammo di dire in parecchi; dirò di più: ebbi la sensazione che il Ministro della marina mercantile, che era il medesimo di ora, di questa situazione fosse partecipe e nelle sue dichiarazioni di risposta promise che su questa strada si sarebbe tenuto. Non rileggo il suo discorso denso di cifre e di dati anche se pur prudente, troppo prudente, verso i liberi armatori; anche se prudente, troppo prudente, verso quegli armatori che quel giorno stesso avevano dichiarato, a torto, che se la nostra marina si era ripresa lo aveva fatto attraverso gli sforzi del capitale privato, perchè è vero che in quella stessa giornata io ebbi possibilità di ribattere e di dimostrare che quello non era vero, che era specialmente attraverso gli sforzi dello Stato e della collettività che la nostra marina aveva potuto in parte riprendersi. Ma certo si è che avrei desiderato che al mio modesto intervento avesse dato una parola di conforto il rappresentante del Governo, il quale dovrebbe sempre tener presente che la difesa dello Stato è un'opera che deve essere continuata da tutti i Governi che possono succedersi nel nostro Paese.

Ma il tema sul quale desidero particolarmente intrattenermi è quello dei nostri cantieri. Nel mio intervento, ripeto, avevo cercato di svolgere una azione costruttiva indicando alcuni punti che avrebbero dovuto essere tenuti presenti per facilitare l'azione di ampliamento, e non di sola ricostruzione (perchè forse da alcuni si ritiene che la ricostruzione della nostra marina sia ormai cosa compiuta, il che non è), comunque per l'azione da svolgere in avvenire. Dicevo allora che bisognava tener presente che nel costo della mano d'opera dei cantieri navali, per 1 quali specialmente si fa sempre il confronto tra i costi nazionali e i costi internazionali, occorreva tener conto della diversità delle applicazioni di tutta la Previdenza sociale, che pesa sui costi della nostra mano d'opera, ed avevo cercato di dimostrare che, non perchè in Italia ci sia una previdenza maggiore, più ampia, più estesa di quella degli altri Paesi, ma semplicemente per il modo con cui sono applicati i contributi, che pesano tutti sul costo della produzione e non sul reddito, come avviene in altri Paesi, da noi era normale che questi contributi pesassero tutti sul costo della produzione stessa. Ma avevo indicato anche qualche altra cosa, avevo fatto presente che nel nostro Paese siamo obbligati a costruire navi con lamiere non adatte, o per lo meno non sufficientemente adatte, e che, mentre altri Paesi da anni avevano il vantaggio di costruire con lamiere assai più alte delle nostre, noi eravamo obbligati, per l'insufficienza della nostra siderurgia, a costruire navi con lamiere molto più ridotte nella altezza, per cui a mio parere - e non solo a mio parere — era necessario ed urgente che si costruisse un nuovo treno il quale, del resto, era già per metà costruito. Manca soltanto la parte mobile perchè fu asportata dai tedeschi nel periodo di occupazione del nostro Paese; e quindi con 4 miliardi circa sarebbe possibile completare quel treno dando ad una importantissima azienda che lavora ancora in difficoltà gravissime, producendo pezzi di macchine che non si costruiscono nemmeno all'estero, perchè vengono ordinati nel nostro Paese, la sicurezza della continuità. Perchè non si potrà continuare a mantenere in attività forni di vasta portata solo per quei pezzi che servono per l'interno e per l'estero. È quindi necessario provvedere

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

ad essa altro lavoro, assicurandole così la continuità. Ciò non è stato fatto. Lo so, onorevole Ministro, lei potrà dirci che questo non è un suo esclusivo problema; so che questo dipende anche da altri Ministeri. Ma, onorevole Ministro, vi è una solidarietà di Governo, una completezza di Governo, ed un Ministro deve far presenti quelle che sono le necessità del suo settore, cercando di avere dai suoi colleghi ciò di cui ha bisogno per poter svolgere con ampia visione, con continuità, con possibilità di risultati concreti, la sua azione.

A Cornigliano, nella stessa zona dove si trova quell'azienda che ha bisogno di veder completato il suo treno, è stata costruita un'altra azienda che è nota certamente a tutti i parlamentari, non fosse altro, per i provvedimenti finanziari che abbiamo dovuto votare. Si tratta della società « Cornigliano » dove una sera, non è stata necessaria una grande bufera — infattı non si ha notizia che ci sia stato un ormeggio rinforzato ai piroscafi del porto — ma un po' di vento è bastato perchè uno di quei grandissimi padiglioni, costruiti col sacrificio dei contribuenti italiani, fosse scoperchiato completamente. E per fortuna questo avveniva di sera, perchè se fosse capitato di giorno, invece della diecina di feriti che ci sono stati, avremmo assistito al massacro di qualche centinaio di lavoratori che in quel capannone prestavano la loro opera.

è indubbio, onorevoli colleghi, che non è soltanto per la gravità di quel fatto che io desidero qui denunziarlo, fatto che dovrebbe richiamare l'attenzione del Governo e se occorre del Parlamento, per vedere in qual modo si lavora ed in qual modo si spendano i quattrini dello Stato in quella specie di bazar che — tutta Genova sa — fu campo di infinite imprese e sotto imprese ed altre sotto imprese ancora, perchè i lavori che erano assegnati ai primi titolari, i quali molto probabilmente, anzi certamente, non furono mai impresari o costruttori, provocarono man mano delle sotto imprese ed altre sotto imprese ancora, per cui quei lavori furono compiuti in malo modo, e lo sta ad indicare il risultato; ma non è soltanto per deplorare questo fatto, ripeto, che 10 porto qui in questo momento la denunzia, ma gli è perchè un disastro di quel genere in una azienda modello quale dovrebbe essere lo S.C.I. di Cornigliano, ha provocato addirittura l'arresto di ogni attività, perchè non è pensabile che si mettano dei lavoratori in capannoni che tanto facilmente si sfaldano, per cui non si è sicuri, non si è garantiti circa la loro possibilità di lavoro tranquillo. Intanto anche in questo nuovo campo di attività, che avrebbe potuto forse ridurre il costo dei prodotti siderurgici e dare al nostro Paese nuovi prodotti che lo affrancherebbero certamente dalla soggezione dell'estero, ci troviamo invece nella condizione di non poterlo fare e di dover ritardare chissà ancora per quanto l'inizio regolare dei lavori in quella azienda. (Approvazioni). Ora tutte queste cose entrano nel nostro settore, perchè ritardano ogni applicazione pratica di nuovi provvedimenti e di nuove attività. Ma, indipendentemente da questi fattori tecnici, onorevole Ministro, c'era una sua dichiarazione, una sua promessa: uno studio che data da lungo tempo, per dare ai cantieri italiani una legge regolare. Tutti quanti abbiamo parlato di questo; sei mesi or sono abbiamo riconosciuto la necessità di abbandonare le leggi tampone, le leggi provvisorie, chè ormai si poteva seriamente provvedere con carattere di continuità ai nostri cantieri. Sono molti i nostri cantieri, abbastanza importanti; occupano 40.000 operai. Sono forse per gli otto decimi cantieri dell'I.R.I., cantieri dello Stato; costano un bel patrimonio. È necessario che questi cantieri lavorino. E possono lavorare? Sì, lo stesso Ministro lo ha riconosciuto. C'è stata una Commissione che ha studiato per lungo tempo. Si diceva un anno fa che la Commissione aveva ultimato i suoi studi, credo che quella Commissione la presiedesse lei, onorevole Ministro, allora Sottosegretario; perchè quella legge non è ancora uscita? Ho letto nei giornalı che ın uno deglı ultimi Consigli dei ministri la legge è stata approvata dal Consiglio stesso, ma ho letto successivamente altre dichiarazioni — le hanno attribuite a lei 1 giornali — da cui risultava che vi era da fare qualche lieve ritocco. Io spero che quel ritocco sarà ormai fatto e che la legge sarà presentata: però vogliamo vedere insieme, rapidamente, quando arriverà questa legge?

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Il collega Vaccaro nella sua diligente relazione di quest'anno ci ha preparato una sorpresa.

Ha preso tutte le argomentazioni della opposizione, le ha fatte proprie, le ha inserite nella relazione e ci ha falciato l'erba da sotto. Io ammiro questa sua abilità, che non voglio considerare solo un'abilità, voglio pensarla una adesione franca, leale, sincera a quelle che sono state le nostre richieste; però permetta che le dica, collega Vaccaro, che avrei desiderato che la sua relazione fosse stata la relazione del Ministro. Non mi basta che il relatore faccia proprie le nostre argomentazioni, le nostre istanze e dica, come dice lei, quante sono state le tonnellate impostate l'anno scorso e quante sono le tonnellate di stazza lorda varate l'anno scorso. Ma lei ci dice anche quante sono le navi e le tonnellate di stazza da varare al 1º gennaio 1954. Manca un dato alla sua relazione e mi dispiace non poterlo aggiungere in cifra precisa; cioè qual'è il numero delle navi, e specialmente quante sono le tonnellate di stazza che ancora sono in cantiere oggi, ed allora noi avremmo veramente la cifra grave che starebbe a dimostrare che 1 nostri cantieri oggi, specialmente per le navi di medio e grosso tonnellaggio, sono completamente privi di queste navi.

E questo, onorevoli colleghi, lo riconosciamo tutti. Basta girare la zona dei cantieri, basta leggere i giornali, non i nostri giornali, ma tutti i giornali. Io ho qui dei giornali avversari, « L'organizzazione industriale » per esempio, con una interrogazione a questo proposito per quel che riguarda Taranto: se Genova piange, Taranto fa altrettanto. Ho il « Corriere mercantile » che fa un quadro sintomatico della situazione cantieristica.

Ora, lei, signor Ministro, spesso è andato a questi ultimi vari di navi. Fa piacere vedere scendere una nave in mare, è giorno di festa; perfino per i lavoratori che hanno lavorato attorno a quella nave e che, vedendo partire il loro lavoro, dovrebbero restare agghiacciati al pensiero che quella nave se ne va ed essi restano senza lavoro. Eppure, nel momento in cui la nave scende in mare, si dimentica tutto, per la gioia di vedere questa nave che va per il mondo a portare con sè i segni della

pacifica opera del lavoro italiano. (Vivi applausi dalla sinistra).

Onorevole Ministro, lei, che per essere il Ministro della marina mercantile, è necessariamente sempre un po' più freddo degli altri che partecipano alla cerimonia, mentre vedeva scendere le navi in mare, e constatava che nessun altro scafo restava ad accogliere l'opera dei lavoratori, non ha sentito uno stimolo maggiore, una spinta maggiore ad affrettare i lavori suoi o delle Commissioni, a rompere gli indugi dei suoi colleghi, magari quelli del Ministro del tesoro, che le avrà lesinato l'adesione a concedere i fondi necessari perchè una legge organica possa essere fatta? Lei dovrebbe dire: non posso più aspettare perchè diversamente tutta questa povera gente, che nel giorno del varo io vedo tanto lieta, deprecherà poi l'opera mia che non ho saputo provvedere in tempo opportuno.

Do per ammesso che la legge possa essere presentata oggi stesso. Ma bisognerà dare al Parlamento il tempo necessario per il suo esame, e il tempo necessario per gli studi da farsi sulle navi che debbono essere impostate. E non è cosa semplice, è uno studio che va fatto aggiornandosi su tutte le ultime applicazioni, perchè ogni nave nuova deve avere i segni delle innovazioni che sono state ultimamente studiate, trattandosi di una industria che deve tener conto dell'economia del consumo in rapporto alla velocità, dello spazio disponibile per la migliore utilizzazione della nave, di tutti quelli che sono gli ultimi ritrovati, insomma, perchè una nave costa molto e deve durare 25-30 anni, e durante questo periodo di tempo deve poter rispondere alle necessità di economia per la sua migliore utilizzazione.

Quindi anche quando ella avrà ottenuto l'approvazione della legge, parecchio tempo passerà ancora prima che i nostri scali possano essere coperti dalle nuove navi che andremo a costruire.

Dirò di più. Dalle indiscrezioni che si sono avute attraverso la stampa, si ha qualche notizia anche sull'entità della nuova legge che lei ha preparato. Lei mi pare che faccia cenno di no. Io non ho informazioni segrete, ho soltanto le notizie dei giornali. Ma, se le notizie dei giornali rispondono a realtà, io non esito a dirle qui, già fin d'ora, che la legge che si sta

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

preparando è insufficiente alla bisogna. Noi abbiamo bisogno di costruire per noi e per l'estero. Pare che lei su questa strada si sia messo ed 10 sono perfettamente d'accordo. Ma noi abbiamo bisogno di costruire almeno trecentomila tonnellate l'anno per poter coprire le possibilità di lavoro dei nostri cantieri. Io credo che noi dobbiamo cercare di raggiungerla, questa quantità, proprio perchè abbiamo la possibilità, e non sarebbe la prima volta, di fornire all'estero navi più adatte di quelle che non abbiano saputo costruire i cantieri degli altri Paesi. Noi abbiamo saputo costruire anche per la marina militare dell'estero, per la quale occorrono specializzazioni assai più rilevanti di quelle della marina mercantile. Lo sapremo fare certamente quindi anche per la marina mercantile.

Ma saprà lei preparare, o per lo meno agevolare, nella misura necessaria, questa nostra industria che, ripeto, per l'80 per cento è proprietà comune? Saprà lei effettivamente andare incontro alle sue necessità, in modo che possa sussistere per lo meno una relativa tranquillità di lavoro?

Abbiamo bisogno anche noi di navi. Lo so: i noli non sono più così ingenti come lo furono per il passato. Ma io credo che la nostra marina mercantile vada un po' misurata alla stessa stregua con cui noi misuriamo le ferrovie dello Stato. La nostra marina mercantile deve essere incrementata non soltanto in rapporto alle nostre possibilità finanziarie e al reddito immediato che essa dà. Noi dobbiamo misurarla in rapporto alle necessità dell'esportazione del nostro lavoro, perchè troppa parte dei noli marittimi per l'esportazione e l'importazione noi paghiamo alle marine estere. Non c'è da farsi illusioni: la concorrenza gioca in tutti i settori ed io, se fossi esportatore, penso che le mie merci non le affiderei mai bene se non quando le affidassi alle navi della nostra bandiera. E poi è anche vero che quando si comincia una certa azione di penetrazione non sempre si possono misurare i risultati immediati. Se noi pensassimo di avviare determinate linee regolari coi Paesi nei quali o non siamo mai andati o siamo andati solo saltuariamente, se pensassimo che quelle nuove linee dovessero essere immediatamente redditizie, sbaglieremmo i nostri calcoli e non faremmo nessun lavoro utile per il nostro Paese. Bisognerà andare prima con pochi passeggeri e con poche merci per far conoscere i posti, le possibilità, le nostre merci, e ritornare con regolarità. Solo attraverso questo lavoro metodico noi riusciremo sul serio a penetrare ed affermarci. È indubbio che questo lavoro costa. Bisogna misurarlo bene, studiarlo in anticipo, vedere quali sono le reali possibilità che i singoli posti possono offrire al nostro Paese, ma bisogna qualche volta osare per incominciare e, più di tutto, bisogna saper continuare, perchè attraverso la costanza si ottengono i migliori risultati.

Qualche indicazione ancora e poi ho finito, onorevole Ministro. Ci sono delle nostre Società di preminente interesse nazionale che fanno parte della Finmare e cioè del complesso I.R.I.. del quale complesso da anni invochiamo uno studio ed una regolamentazione completa in modo da poter vedere cosa c'è dentro, come si amministra e come funziona. Ma queste Società hanno bisogno di essere attrezzate convenientemente. Oh!, lo so, la « Cristoforo Colombo » che finalmente, forse fra un paio di mesi, potrà fare compagnia alla gemella « Andrea Doria », migliorerà notevolmente la nostra situazione nei rapporti con l'America del Nord; ma ci sono altre linee, altre zone che sono scoperte da tempo. Si parla, per la Società Italia, di due navi di una portata media di 20.000 tonnellate che dovrebbero essere costruite per le linee del centro del Pacifico. Bisogna decidersi, bisogna fare i sacrifici necessari, bisogna attrezzare convenientemente queste nostre società, poichè diversamente, un certo giorno, ci troveremo di fronte a degli organismi che non avranno saputo rendere quanto avrebbero potuto. La responsabilità sarà nostra e vostra che non avete saputo attrezzarle convenientemente. E quando parlo dell'Italia credo di poter aggiungere che anche per il Triestino è necessario provvedere navi adeguate. L'« Esperia » è sola; l'« Esperia » ha bisogno di essere aiutata in quello che è il traffico con l'Egitto, ed altre navi troppo vecchie - come qualche « Liberty » - che ancora compiono il servizio in condizioni di inferiorità, debbono essere sostituite, in modo misto magari, da navi che operino convenientemente e che assicurino e alle nostre merci e ai

CIV SEDUTA DISCUSSIONI 8 APRILE 1954

passeggeri, che si valgono dei nostri piroscafi con tanto entusiasmo, quel passaggio conveniente e regolare che solo attraverso all'accrescimento delle nostre navi noi possiamo offrire.

Ora, incidentalmente — perchè non vedo un buon collega col quale l'anno scorso mi trovai perfettamente d'accordo, il senatore Lamberti — mi permetto di ricordare una piccola necessità che noi abbiamo già fatto presente e che non interessa solo Genova, bensì tutta l'Alta Italia, la quale ha bisogno di essere allacciata con la Sardegna, perchè i rapporti commerciali tra l'Isola e il Settentrione non possono continuare a servirsi degli attuali mezzi di trasporto che fanno capo a Civitavecchia. Non ho la possibilità di dare delle garanzie, ma chi conosce le zone della Sardegna e del-Alta Italia, chi sa quali complementarità di economia sussistano tra le due Regioni, sa anche quanto sarebbe utile una linea diretta, celere, rapida, regolare che unisca Genova alla Sardegna.

E concludo con qualche raccomandazione, signor Ministro, del resto in tono assai modesto.

I marittimi non sono contenti del contratto per la parte che ancora è compresa nei nostri complessi contrattuali. Bisogna che questo sistema sia abbandonato.

I pescatori, inoltre, chiedono che si riaprano i termini delle iscrizioni alla gente di mare di terza categoria. Non si allarmi il collega Vaccaro: non si tratta di allargamento dei ruoli dei marittimi, si tratta del complesso dei pescatori, e noi dovremmo chiedere tutti d'accordo questo piccolo beneficio perchè troppi pescatori sono stati esclusi dagli elenchi che sono stati formulati.

Ma i marittimi chiedono ancora una cosa, chiedono il diritto di voto. Onorevole Ministro, oggi i nostri marittimi sono un numero discreto. Io e lei ed anche tutti i colleghi speriamo ed auspichiamo che la nostra marina possa incrementarsi e che un maggior numero di italiani possa trovare il soddisfacimento delle sue necessità sul mare. Ebbene, a questi lavoratori, dei quali ho cercato di dire quanto sappiano fare per il loro Paese, noi non dobbiamo rispondere negando loro la partecipazione alle competizioni civili. Altri Paesi ci hanno già preceduto in questo. Le nostre navi ormai sono tutte quante ben attrezzate per

poter trasmettere regolarmente qualsiasi risultato che venga consacrato a bordo. I marinai italiani, che aspirano, che desiderano questo riconoscimento, debbono insieme a tutti gli italiani partecipare anche essi alle libere elezioni del nostro Paese. E un'ultima richiesta debbo ripeterle, onorevole Ministro, perchè ebbi già occasione di fargliela l'anno scorso: i lavoratori del carbone del porto di Genova, che in un certo momento della vita del nostro Paese videro bistrattati quelli che potevano essere i loro diritti, invocano da lei un intervento sollecito perchè sia loro assicurato quel lavoro che oggi, attraverso le modifiche intervenute, è diventato veramente troppo modesto. Questi lavoratori del porto di Genova sperano di poter avere per un sacrosanto diritto che deriva dall'abitudine, dalla consuetudine, il riconoscimento a quel lavoro che oggi è stato assegnato alla Società di Cornigliano. Si tratta di una modesta porzione di lavoro che occuperà sì e no 50 o 60 lavoratori. Ma sono 50 o 60 famiglie che hanno sempre vissuto col prodotto del loro lavoro nel ramo del carbone e che oggi si sono viste privare con un atto formalmente perfetto, ma umanamente ingiusto, di questa possibilità di lavore.

Ho esaurito il mio compito. Il gruppo del Partito socialista italiano che mi ha affidato l'incarico di parlare sul bilancio della Marina mercantile faceva forse affidamento sul fatto che io potessi trattare con maggiore profondità tutti i problemi della Marina mercantile. (Applausi dalla sinistra).

Onorevoli colleghi, ho cercato con la modestia dei miei mezzi di farvi presente quelle che sono le attuali condizioni di quei lavoratori: le affido a voi perchè vogliate col vostro voto, ma specialmente col vostro controllo, assicurare a tutti i marittimi italiani un lavoro costante che certamente andrà a vantaggio non solo di essi, ma di tutto il nostro Paese. (Vivissimi applausi dalla sinistra. Molte congratulazioni).

Presentazione di disegno di legge.

TUPINI, Ministro senza portafoglio. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

TUPINI, *Ministro senza portafoglio*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge:

« Concessione al personale statale in attività e in quiescenza di un'anticipazione sui futuri miglioramenti economici » (465).

Non domando l'urgenza perchè l'urgenza è in re ipsa.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro Tupini della presentazione del predetto disegno di legge, che sarà stampato, distribuito ed assegnato alla Commissione competente.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio.

È iscritto a parlare il senature Roveda. Ne ha facoltà.

ROVEDA. Onorevole signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il caso ha voluto che sia la prima volta che io prenda la parola nel dibattito sul bilancio del Ministero della marina mercantile, pur essendo un settore al quale io ho dato e continuo a dare una notevole attività ma soprattutto essendo un settore di grande importanza non soltanto per il lavoro italiano, ma per l'economia italiana. Io ho l'impressione che anche nelle passate discussioni l'importanza di questo settore non sia stato centrato in tutto il suo valore per le ripercussioni che esso ha in tutta la economia nazionale. Esso riguarda intanto un notevole numero di lavoratori, di tecnici, di navigatori, di ufficiali e comandanti di navi: riguarda diverse decine di migliaia di personale che lavorano, sia nei cantieri, sia nelle industrie sussidiarie; riguarda inoltre la possibilità di rafforzare i trasporti, compresi quelli per la nostra emigrazione. Si tratta di attività di notevole valore che secondo la mia modesta opinione non è mai stata però tenuta presente dal Governo, il quale ha arraffato un po' di lavoro nel modo che ha potuto, e vedremo come, ma non ha creato un indirizzo di lavoro, un indirizzo di lavoro nelle costruzioni, un indirizzo di lavoro nei trasporti e di sviluppo delle linee di navigazione. Oggi credo di non errare affermando che siamo in una delle situazioni peggiori della nostra marina mercantile ed in una situazione quasi drammatica per la mancanza di costruzioni nei cantieri. I numeri devrebbero avere un certo valore, ma vedremo come purtroppo nel nostro caso anche i numeri modifichino i loro valori, come gli uomini, spesso con l'età; e nell'argomento che abbiamo da discutere il problema dell'età è di basilare importanza.

Intanto la decadenza della nostra marina mercantile ci ha già prodotto una diminuzione dell'introito dei noli, diminuzione che non deriva solo dall'abbassamento dei noli stessi, ma è la conseguenza di diminuzione, come vedremo in seguito, dell'intervento della nostra bandiera tanto per quanto riguarda il traffico interno, quanto per quanto riguarda il traffico internazionale. Infatti abbiamo introitato nel 1951 per noli 132 milioni di dollari; nel 1952, 165 milioni; nel 1953 siamo scesi a 134 milioni di dollari. Sono i dati recenti del Ministero del Tesoro.

Cercherò di documentare egni mia affermazione, perchè se dovessi porre il problema da un punto di vista solamente polemico si direbbe che è la solita critica politica dell'opposizione, il solito malcontento e la solita intolleranza dell'opposizione; mi servirò pertanto esclusivamente di documenti ufficiali e in linea principale delle relazioni sul bilancio del senatore Vaccaro dello scorso anno e di quest'anno. E questo perchè desidererei col mio intervento dare un contributo critico al Governo, ma non di sola condanna politica, sibbene di condanna del lavoro non fatto per incitarlo a compierlo.

La bandiera italiana nel 1953, nel movimento commerciale dei porti italiani da e per l'estero, è stata di ben poco superiore al 1952. Infatti essa è solo il 47,2 per cento delle merci sbarcate e il 20,8 per cento di quelle imbarcate e la maggior quantità dei nostri traffici avviene con bandiera straniera; bisogna inoltre tenere presente che il lieve miglioramento è dato soprattutto dalla immissione di una notevole quantità di petroliere, ma è evidente che il problema della marina italiana non si risolve solo con delle petroliere. Abbiamo inoltre an-

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

che una stagnazione, e questa è eccessivamente grave, del numero dei passeggeri imbarcati e sbarcati e ciò vuol dire che una parte notevole della nostra emigrazione si imbarca su navi battenti bandiera estera. Infatti nel 1953 gli imbarcati e sbarcati con bandiera estera sono il 35,83 per cento.

Del resto, non c'è dubbio, onorevole Ministro, che il trasporto solido è diminuito per quanto riguarda la nostra bandiera, il trasporto solido è fatto in pran parte dalla bandiera di altri Paesi. Nei non abbiamo ancora, non dico raggiunto, ma neanche ci siamo avvicinati a raggiungere il numero delle linee di navigazione che avevamo nel 1938.

Avevamo allora 80 linee, nel 1953 esse sono 47. Per un Paese come il nostro, circondato dal mare e senza materie prime, che attraverso l'intensificarsi dei traffici marittimi dovrebbe cercare di ottenere valute pregiate, il non essersi preoccupati di riconquistare almeno le linee che avevamo, vuol dire danneggiare non solo la marina mercantile, ma gli equipaggi ed i lavoratori delle costruzioni delle navi e tutte le varie attività legate a queste costruzioni, con conseguente grave danno economico a tutto il Paese.

Nel 1938 avevamo 10 linee per il centro e sud America; nel 1953 ne abbiamo 6. Avevamo 20 linee per l'Africa, Asia ed Australia ne abbiamo 12. Avevamo 20 linee per l'Egitto, il Levante e il Mar nero; ne abbiamo 10. Avevamo nel Mediterraneo e nel nord Europa 30 linee; ne abbiamo 19. Nel 1938 abbiamo percorso 10 milioni di miglia, nel 1952 ne abbiamo percorsi 4 milioni. Nel 1938 trasportammo 1 milione e 304 mila passeggeri, nel 1952 1 milione. Nel 1938 abbiamo trasportati 5 milioni di tonnellate di merci, nel 1952 1 milione e 706 mila. Questi dati mi sembrano eloquenti.

Ma quello che è più grave ancora è che, cltre alla contrazione, che inizialmente era giustificata dalle speciali conseguenze della guerra, non abbiamo avuto, a causa della ristretta politica del Governo, la prospettiva di una politica marinara che eliminasse le conseguenza della guerra e ci portasse a riconquistare le posizioni e migliorarle in sviluppo. La politica del Governo nel campo della marina mercantile è stata concretata in un puro

e semplice orientamento di aumento del tonnellaggio. La qualità non è stata tenuta presente, ed il Governo si è unicamente preoccupato di poter pubblicare delle grosse cifre. Questo è sostanzialmente un inganno al Paese che non conosce in profondità questi problemi, e può credere di avere oggi una flotta in tutto superiore a quella del passato. Ma quale è la capacità di carico liquido e solido e quale è la velocità di questa flotta? Il Governo dovrebbe avere come indirizzo non la pubblicazione di grosse cifre, ma lo sviluppo di attività concrete e utili. Il Governo dovrebbe avere come suo compito, come suo dovere, su tutti i problemi, ma soprattutto su quelli marinari, di dire al Paese quale è la reale situazione per potere chiedere al Paese, quando sono necessari, gli sforzi, i sacrifici, che sono però ottenibili solo attraverso l'esame di una reale situazione.

In genere la politica del Governo in questi ultimi 3 anni è stata succube della volontà dell'armatoria privata. Il Governo non ha mai incoraggiato una via precisa di espansione alla Finmare, cioè all'organo che aveva alle sue dipendenze, per dare veramente un incremento alla Marina mercantile italiana.

Gli armatori privati sono riusciti a far applicare una politica di stagnazione che praticamente ha ridotto la nostra flotta nelle condizioni di anzianità di cui parleremo, con aggravamento delle deficienze, e ciò non ha permesso la riconquista delle linee normali della Marina italiana. Conseguentemente si è sviluppata una crisi dei trasporti ed una crisi drammatica nella costruzione.

Io leggerò ad un certo momento la situazione attuale di lavoro in tutti i cantieri, perchè è bene che non soltanto i lavoratori dei cantieri, ma anche l'intera popolazione italiana sappia come è ridotta l'industria cantieristica in Italia.

Ho qui una relazione delle Commissioni unterne delle aziende dell'« Adriatica ». Tali Commissioni, composte unitariamente da lavoratori che seguono il problema e dal punto di vista nazionale e da quello particolare delle loro esigenze ci informano quale sia la situazione in cui è stata lasciata questa importante branca della Finmare. Dalle 41 navi del 1940 con 140.000 tonnellate, alla fine del conflitto si

DISCUSSIONI 8 APRILE 1954

è ridotti a 3 navi per 15.000 tonnellate. Attualmente l'« Adriatica » dispone di 16 navi per circa 49.000 tonnellate. Ne occerrono almeno altre 30.000 per realizzare una situazione di notevole attività di questa società.

Perchè non si è programmato un piano, in questi ultimi tre anni, che desse la possibilità di costruire queste 30.000 tonnellate? Era evidente che bisognava potenziare le grandi linee dell'espresso Roma-Egitto, la celere con la Grecia, Cipro e Palestina, le celeri di Istanbul, dell'Adriatico e di Barletta, le celeri del Tirreno; bisogna riorganizzare le linee turistiche mediane, ecc. Non lo abbiamo fatto noi: lo fanno gli altri Paesi. È naturale, la gente oggi non dorme. Infatti nel bacino del Mediterraneo assistiamo alla costruzione di imprese navali da parte degli egiziani, degli israeliti, dei turchi, degli jugoslavi e allo sviluppo dell'attività navale esistente nella Grecia, specialmente nel traffico dei passeggeri.

È naturale che in materia di linee di navigazione, se noi continueremo a dormire, come è stato fatto in questi ultimi anni, ci troveremo in coda a tutti. Il merito e il credito che le nostre costruzioni navali, la nostra marina, i nostri lavoratori, i nostri marinai, i nostri comandanti avevano creato al nostro Paese, sfumerà. Il caso dell'« Adriatica » è forse il più tipico, ma anche le tre altre Società di interesse nazionale che coll'« Adriatica » formano la Finmare sono prive di programmi di sviluppo per migliorare le loro flotte.

Del resto, mi permetta una ingenuità, soprattutto l'onorevole relatore Vaccaro: io ho letto con grande attenzione le due sue relazioni, che ho accettato, a parte alcune considerazioni che direi di secondo piano, poichè per me l'obiettivo è costruire, aumentare la nostra flotta. Ma vede, senatore Vaccaro, è un po' il difetto del nostro sistema di discussione, non glie ne faccio una colpa personale: lei muove giusti rilievi nella sua relazione per il 1953-54, e parla della necessità di una legge navale organica. Infatti dice: « ... la necessità del rinnovamento nella flotta mercantile va posta in relazione coi progressi realizzati dalle altre marine mercantili mondiali che impongono l'adozione di unità atte a sostenere la concorrenza estera, ecc. ». Io accetto pienamente questa impostazione. Ma nella relazione per il 1954-55 ella ripete presso a poco la stessa invocazione. Infatti, nella sua relazione, a pagina 7, scrive che: « Oggi la nostra flotta riesce ancora a mantenersi abbastanza bene sul mercato internazionale, come la seguente tabella dei risparmi dimostra, nonostante l'andamento poco brillante dei noli, ma è chiaro che, se i noli dovessero precipitare, molte delle nostre navi più vecchie e meno economiche dovrebbero andare in disarmo con conseguenze non certo liete sulla occupazione dei nestri marittimi ». È evidente il richiamo alla mancata legge, mi pare che a questo punto la relazione avrebbe dovuto richiamare energicamente e criticare il Governo perchè non ha fatto la legge organica ed avrebbe dovuto chiedere al Senato di impegnare perentoriamente il Governo a presentarla.

Ma delle sue giuste preccupazioni sull'anzianità della flotta ne voglio ricordare al Serato: 200i stessi dati:

CIV SEDUTA DISCUSSIONI 8 APRILE 1954

SITUAZIONE DELLA NOSTRA FLOTTA PER NAVI DI STAZZA LORDA SUPERIORE ALLE 100 TONNELLATE ALLA FINE DEL 1952 (1).

Navi esistenti all'8 maggio 1945 (data di					
cessazione delle ostilità)	N.	223	T.S.L.	339.840	
Navi ricuperate dopo l'8 maggio 1945))	93	»	162.849	
Nuove costruzioni dopo l'8 maggio 1945 .))	235))	449.871	
Navi riscattate o restituite))	20	»	141.554	
Navi acquistate all'estero da privati dopo					
l'8 maggio 1945))	359))	1.335.696	(comprese Liberty)
Navi acquistate dallo Stato))	118))	869.083	
Liberty in sostituzione di navi italiane se-				•	•
questrate da U.S.A))	15))	104.579	
${\bf Totale} \ . \ . \ . \ .$	N.	1.064))	3.403.427	

⁽¹⁾ Relazione del senatore Vaccaro sul bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1953–1954.

Ed ora veniamo all'

Anzianità della flotta alla fine del 1953 sempre per navi a propulsione meccanica superiore alle 100 tonnellate (1).

ΕΤÀ	Al 1º gennaio 1954				Al 1º gennaio 1953			
	N.	%	T. S. L.	%	N.	%	т. ѕ. ц.	%
Fino a 5 anni	104	9,63	471.787	13,10	106	9,97	351.94 8	10,32
da 6 a 10 anni	316	29,28	867.129	24,08	390	36,68	1.362,631	40,05 (*)
da 11 a 15 anni	191	17,70	884.651	24,57	99	9,32	298.467	8,77
da 16 a 20 anni	23	2,21	61.917	1,72	24	2,26	51.052	1,51
da 21 a 25	57	5,28	243.460	6,77	59	5,55	267.460	7,86
oltre 25 anni	388	35,96	1.071.767	29,76	385	36,22	1.071.869	31,49
TOTALE	1.079	100,0	3.600.640	100,0	1.063	100,0	3.403.427	100,0

^(*) Sono comprese le Liberty.

⁽¹⁾ Relazione del senatore Vaccaro sul bilancio del Ministero della marina mercantile per l'esercizio finanziario 1954–1955.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Si deve tener conto, onorevoli colleghi, che la presenza delle 166 Liberty tra le navi da 6 a 10 anni e delle petroliere varate nel 1953 come navi fino a 5 anni altera la reale situazione della flotta, perchè tutti sanno che le Liberty sono navi costruite per i trasporti di guerra e non adatte a sostenere il mare (ne sanno qualcosa i naviganti) e le petroliere rappresentano solo una parte dei trasporti marittimi.

VACCARO, relatore. La legge è stata già presentata.

ROVEDA. A me non risulta, e poco fa il Ministro, a richiesta dell'onorevole Barbareschi, ha smentito quanto i giornali hanno pubblicato, comunque vedremo, onorevole relatore, tanto più che lei sa bene che « fatta la legge, ecc. ».

La relazione attuale è una onesta constatazione delle nostre deficienze già da lei esaminate e sviluppate nella relazione dello scorso anno nella quale lei invitò il Governo a provvedere, ma, purtroppo, siamo sul piano ... delle buone intenzioni. E anche a proposito delle buone intenzioni lei, onorevole Vaccaro, sa che c'è un proverbio molto vecchio ...

C'è stata la nomina di una Commissione, su iniziativa dell'onorevole Cappa, e presieduta dall'onorevole Tambroni oggi Ministro della marina mercantile. Io credo che la Commissione avesse già un difetto di nascita che è poi, a mio giudizio, il difetto della politica del Ministero della marina mercantile, cioè quello di seguire l'indirizzo dell'armatoria privata cercando di togliere o di allontanare il più possibile qualsiasi influenza da parte dell'armatoria dello Stato, rappresentata dalla Finmare.

Quando l'onorevole Ministro della marina mercantile insediò la Commissione informò in un comunicato: « Il 1º ottobre 1952 il Ministro ha insediato la Commissione di esperti ed ha pronunciato un discorso inaugurale nel quale ha sunteggiato quelli che, secondo lui, sono i principali problemi della Marina mercantile italiana. Detti problemi sarebbero i seguenti: essendo la flotta attuale meno efficiente di quella del 1939, è necessario accrescere la quantità di naviglio e migliorarlo nel-

la qualità, provvedendo nel contempo a svecchiare la flotta ».

Sagge parole, saggio indirizzo! Ma la realtà è stata un'altra: non si è svecchiata la flotta e, nonostante ormai sia passato lunghissimo tempo, la legge al riguardo dev'essere ancora presentata al Parlamento. Se oggi parliamo di questa legge è perchè ne abbiamo appreso l'esistenza attraverso i giornali, ma, mentre i cantieri sono senza lavoro, ancora non sappiamo quando essa diventerà veramente efficiente ed operante, in seguito all'approvazione del Parlamento, e pertanto quando la nostra marina potrà servirsi di queste costruzioni. Mi pare che queste siano delle preoccupazioni di notevole importanza e, purtroppo, passibili di gravi conseguenze di carattere economico e sociale.

Noi sappiamo che subito dopo la guerra si è risolto come si è petuto il problema del tonnellaggio, acquistando delle vecchie navi, tra cui molte Liberty. A questo riguardo bisognerebbe fare un richiamo ad una tradizione che io definisco negativa e che gli armatori liberi invece ritengono positiva -- comunque sono sicuro che il Paese darà più ragione a me che a loro — secondo la quale la Marina italiana si è sempre servita dell'armatoria libera soprattutto di navi dimesse da altre marine e in notevole quantità. Siccome lo sviluppo delle marine è soprattutto un problema di velocità è chiaro che le marine che hanno navi più veloci possono avere un tonnellaggio minore senza risentirne, anzi con maggior rendimento. Una nave che viaggia a 20 nodi vale 2 navi che marciano a 10 nodi, cesì ad una maggiore velocità corrisponde un minore capitale speso ed il rendimento economico è indubbiamente maggiore.

La vetustà di una parte notevole della nostra flotta è stata documentata dallo stesso relatore, inoltre non è stato possibile provvedere alle riparazioni ed adattamenti alle Liberty, per il costo troppo elevato. Infatti, oltre all'alto costo di navigazione, si presume che una Liberty a pieno carico possa avere una velocità oraria di miglia 12,3, ma la sua trasformazione da vapore a motore non farebbe guadagnare che lire 24.000 giornaliere

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

ed il costo della trasformazione nel 1952 era d; lire 460.000.000 per ciascuna Liberty.

Nella relazione alla legge che ho avuto l'onore di presentare, ma che è stata insabbiata dal Governo, mettevo appunto in rilievo questo aspetto, che per cambiare soltanto i motori di una Liberty occorrevano 400 milioni. Abbiamo pertanto una situazione critica nelle navi che, oltre per età, anche per tipo, debbono essere ritenute le meno efficienti e le meno adatte per avere una marina in efficienza ed in grado di sestenere la concorrenza.

Accanto a questa situazione abbiamo i cantieri in condizioni gravissime. Una parte notevole del Senato ricorderà la discussione sulla legge Saragat, che è stata una legge tampone la quale doveva permettere di preparare una legge organica. Ricordo le preoccupazioni stesse dell'allora Ministro della marina mercantile per i difetti di questa legge. D'altra parte vi era urgenza e necessità, come attualmente, di dare lavoro ai cantieri e di dare delle navi alla nostra marina. Ed io stesso ho fatto opera di pressione amichevole verso i gruppi parlamentari di opposizione perchè accettassero la legge così come era per evitare ulteriori perdite di tempo.

Inizialmente si era anche pensato di escludere gli armatori privati dai benefici di questa legge per varare una legge esclusivamente per la Finmare. Ma io, nonostante la convinzione che gli armatori privati si preoccupano soprattutto solo dei loro interessi mentre noi ci occupiamo degli interessi del Paese, ho ritcinuto che ciò avrebbe significato ridurre la possibilità di applicazione della legge ed ho insistito perchè le 260.000 tonnellate potessero essere in parte assegnate anche agli armatori

privati che intanto avevano protestato contro la loro esclusione.

Gli armatori privati fanno molto bene i loro interessi: infatti, mentre hanno protestato per la loro esclusione, entro i tre mesi previsti dalla legge per la presentazione delle domande di costruzioni delle navi nessuno ha presentato la domanda, per cui è stata necessaria una proroga della legge e solo dopo tale proroga ha potuto praticamente aver vigore.

Ma è chiaro che la legge Saragat doveva essere soltanto una legge tampone e non la legge della riorganizzazione della marina mercantile. Visto che il Governo non provvedeva alla promessa legge organica, il 5 gennaio 1951 presentai un progetto di legge per la costruzione di 400 mila tonnellate, come prima tranche di una riorganizzazione organica della marina mercantile. Il progetto di legge da me presentato dava in modo particolare la possibilità di un largo intervento della Finmare pur non negando agli armatori privati il diritto di avere la loro parte tendevo con questo a creare la base per la organica riorganizzazione del settore, ma il Governo ha sabotato la legge.

Il Ministero della marina mercantile ha ritenuto invece di risolvere il problema di dare lavoro ai cantieri con un'impostazione di 150 mila tonnellate di petroliere, aumentate poi a 200 mila tonnellate. Ma è evidente che se ciò significava dare contingentemente un po' di lavoro, non significava risolvere il problema della marina mercantile italiana, non significava andare incontro alle esigenze della Finmare, nè garantire lavoro duraturo ai cantieri di costruzioni navali dei quali ben il 76 per cento sono dell'I.R.I.

L'onorevole Cappa in un suo discorso alla Camera dei deputati del 16 ottobre del 1951 affermava:

« Nel 1950 il bilancio di questi cantieri segnò un deficit di 10 miliardi: tale è le cifra ufficialmente denunciata e mi auguro che nella realtà non risulti superiore. Non credo possa pensarsi a chiudere questi cantieri».

I 10 miliardi di *deficit* dovevano almeno sollecitare il Governo a trovare la soluzione perchè i cantieri non continuassero a vivere di vita asmatica, ma potessero, se non riempire tutti i loro scali, per lo meno utilizzarne una

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

buona parte. La legge che l'allora Ministro della marina mercantile, onorevole Cappa, (mi dispiace non sia più in questa assemblea) ha molto strombazzato era in fondo una legge che, con il pretesto di dare immediato lavoro, tentava di nascondere che era una conseguenza di una situazione politica internazionale che si era venuta a verificare in quel momento.

Il problema delle petroliere era strettamente legato alla guerra di Corea, alla necessità di avere una grande flotta petroliera, in previsione degli sviluppi di questa guerra, previsione che per nostra fortuna non si è avverata.

Ma che interesse può avere per noi una flotta di petroliere assolutamente superiore al-e nostre esigenze per quel ramo di trasporti, mentre abbiamo una flotta da trasporti solidi, mista e da passeggeri, deficiente per la riconquista delle linee che dovremo riprendere? Non è un mistero, e non è neanche il solito slogan dell'influenza americana, ma tutti sanno, e i documenti lo provano, che mentre vent'anni fa l'America non si preoccupava di avere una flotta mercantile, oggi l'America ha la più grande flotta, è la nostra più accanita concorrente, oggi l'America va alla conquista delle nostre linee, oggi l'America vorrebbe monopolizzare i trasporti di mare come vorrebbe monopolizzare molte altre cose.

Noi, invece di rafforzare qualitativamente la flotta, reagiamo con delle petroliere, una parte delle quali con tutta probabilità dovrà poi essere affittata agli stessi americani, perchè, se le mie informazioni sono esatte, il numero delle petroliere è maggiore di quelle consentiteci dal Trattato di pace. Non è però questa la sola questione, la questione è che le petroliere non risolvono il problema della flotta italiana come non hanno risolto il problema del lavoro ai cantieri italiani.

Ho letto, come tutti leggiamo, i giornali nei quali vi è una grande euforia per questa nuova legge che dovrebbe essere presentata e circa la quale sono già state fatte alcune indiscrezioni, ma l'onorevole Ministro ha negato testè all'onorevole Barbareschi il valore delle indiscrezioni alle quali ho accennato benchè non risulta ci sia un comunicato del Ministero della marina mercantile che smentisca queste voci.

Attraverso la radio ed attraverso i giornali con grandi titoli si parla molto dei 3.713.171 di tonnellaggio raggiunti dalla nostra marina.

Il « Globo » del 3 marzo u. s. afferma: « È vero che sono mancati schemi organizzati e concepiti nel realizzare la ricostruzione, come abbiamo rilevato in altre occasioni, ma forse, tenuto conto della limitatezza dei mezzi impiegati, il conseguimento della situazione odierna può ascriversi a merito proprio di una politica che, a sprazzi e con tutte le contingenze, è riuscita a migliorare la flotta ».

Ora, onorevole Ministro, se questo si fosse scritto nel 1947, avrei potuto essere uno dei firmatari, ma siamo nel 1954 e affermare che bisogna lasciare che la flotta si indirizzi come vuole quando in tutti i Paesi questo problema rappresenta un particolare interesse pubblico, quando in Francia si spendono per la marina mercantile 370 miliardi di franchi, grosso modo pari a 500 miliardi italiani, affermare che è un grande successo quello raggiunto dalla nostra flotta, formata di tante « Liberty », e con tante vecchie navi, evitando di disarmare anche le navi più vecchie, non mi sembra sia utile all'economia del Paese ed allo sviluppo della nostra marina.

Certo con questo sistema potremo arrivare ai 5 milioni di tonnellaggio, ma cosa rappresenteranno nei traffici? Quali introiti ci daranno i loro noli; che costi avremo? Dove finiremo? Evidentemente non possiamo accettare la teoria del « Globo » perchè è la teoria del suicidio che permette tutte le concorrenze e non realizza una politica marinara.

Una pelitica marinara non si improvvisa. È un settore nel quale il tempo dev'essere sempre tenuto presente per la sua grande importanza. È necessario che vediamo la situazione reale delle nostre 3.700.000 tonnellate in confronto delle flotte straniere, Secondo «L'Avvisatore Marinaro » la situazione dal 1951 è peggiorata. Ecco i raffronti per le navi sotto i 5 anni: Norvegia 30,8 per cento; Giappone 27 per cento; Francia 26 per cento; Svezia 23 per cento: Commonwealth Britannico 19 per cento; Olanda 18 per cento; Spagna 16 per cento; Italia 8,3 per cento. Siamo dopo la Spagna. Per le navi sopra i 25 anni: Stati Uniti 9,5 per cento; Giappone 11 per cento; Norvegia 11 per cento; Olanda 15 per cento; CJV SEDUTA

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Commonwealth 19 per cento; Francia 20 per cento; Svezia 28 per cento; Grecia 30,5 per cento; Italia (siamo in coda anche qui) 30,6 per cento.

Mi pare che i commenti sono sulla bocca di tutti gli onorevoli senatori.

Questo è lo stato della nostra flotta, questa è la flotta degli 8-10 nodi, mentre le marine da carico si avviano ai 20-22 nodi. Vorrei, onorevoli colleghi, che il Ministero, quando informa il Paese, non si limitasse al tonnellaggio ma dicesse le cose come sono. La verità è sempre di grande utilità, specialmente quando la situazione è difficile.

Si constata un aumento nella marina di tutti i Paesi; malgrado le passività delle nostre 3.700.000 tonnellate, mentre nell'anteguerra in rapporto alle altre marine formavano il 5,4 per cento, eggi siamo solo al 3,5 per cento; se questo 3,5 per cento fosse almeno flotta in notevole parte giovane e veloce, la percentuale giocherebbe molto di più a nostro favore. Per raggiungere la posizione di anteguerra occorrono tonnellate 4.600.000.

La necessità della flotta è quindi soprattutto di ringiovanimento: costruire nuove navi, e sono d'accordo con il senatore Barbareschi nel confermare che i nostri operai, i nostri tecnici e progettisti sanno costruire le migliori navi del mondo. Non voglio fare del bolso nazionalismo, ma, senza voler essere primi ad ogni costo, nessuno ci può insegnare niente, in costruzioni di piroscafi e direi che, per quanto riguarda alcuni accorgimenti, che derivano dal nostro gusto, soprattutto le navi italiane per passeggieri sono spesso preferite a quelle straniere.

Ma, onorevoli senatori, bisogna aumentare la flotta, rinnovarla, costruirla più veloce, curare le linee di traffico, conquistarne altre, specialmente coll'Oriente.

Ho già detto dello sviluppo della flotta delle petroliere: non hanno migliorato le condizioni di lavoro dei nostri cantieri, perchè il Ministero della marina mercantile ha accettato di costruire le petroliere servendosi della legge 27 luglio 1952, n. 949, per l'incremento della occupazione, senza mettere in discussione la legge per la riorganizzazione della marina. Onorevole Ministro, non è con espedienti, sia pure della portata delle 200.000 tonnellate di

petroliere, che si risclve la crisi dei cantieri nè lo sviluppo della nostra marina mercantile.

Il Governo non ha voluto finora presentare la legge; eppure è evidente l'esigenza della situazione nella quale siamo; basta un solo dato: la Finmare ha ora circa 600.000 tonnellate nei confronti del 1.350.000 dell'anteguerra. Eppure è noto che una flotta rispondente alle esigenze moderne porterebbe un notevole aiuto alla bilancia valutaria relativa ai noli, che è ancora largamente passiva; nel 1952 i noli netti introitati da armatori italiani sono stati 165 miliardi, mentre quelli pagati a bandiere estere sono stati 206 miliardi.

Veniamo ora, onorevoli senatori, ad esaminare quale è la situazione dei cantieri italiani. Accennerò prima ai piccoli cantieri. Ho una documentazione precisa circa la zona di Molfetta, che serve da esempio impressionante, dove, fino al 1948, esistevano 11 piccoli cantieri con 1.300 operai. Oggi ne esistono 3 con 150 operai. Questa è purtroppo la situazione in tutta Italia: lungo le coste avevamo una miriade di piccoli cantieri, alcuni medi; ora sono pressochè tutti spariti.

Sono spariti anche i piccoli cantieri che vivevano vicino ai centri dove vi sono grossi cantieri, perchè le grandi fabbriche — ormai è invalso in Italia, non così all'estero — vogliono sempre avere nelle loro vicinanze piccole e medie industrie per determinati lavori; ma oggi anche i grossi cantieri sono in secca. È difficilissimo avere dei dati precisi sui nostri piccoli cantieri, ma, secondo dati approssimativi in possesso dell'organizzazione dei lavori metallurgici che ho l'onore di dirigere, la F.I.O.M., i dipendenti dai piccoli cantieri che erano sugli 8-10 mila, oggi sono ridotti a forse neppure 2.000.

Ma, signor Ministro, se i piccoli cantieri stanno male, i grandi cantieri sono veramente vicini alla disperazione. E non è tale soltanto la situazione di Taranto, tamponata per la pressione di quei lavoratori e di tutta la cittadinanza con la concessione della costruzione della solita petroliera che si trovava ancora in riserva nel carnet del Ministero della marina mercantile. Non più tardi dell'altro ieri la Bacino e Scavi di Napoli, che aveva già 329 lavoratori in aspettativa (sapete cosa vuol dire lavoratori in aspettativa in una fab-

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

brica? Vuol dire lavoratori messi in un baraccone, in un grande capannone gelido, spesso oscuro e sporco, ad aspettare che venga l'ora di uscire) ne ha aggiunti a questi, l'altro ieri, 529. E quanti sono gli attuali lavoratori sospesi dal Cantiere dell'Ansaldo di Genova? Ho partecipato ad una riunione di lavoratori dei Cantieri di Genova, domenica scorsa, ed ho sentito parlare quei lavoratori non soltanto coll'accoramento di coloro che temono di perdere il lavoro, ma con la tristezza dell'uomo, dell'italiano che vede un settore importante del lavoro minacciato di estinzione, lasciando sul lastrico migliaia e migliaia di famigliari.

L'Ansaldo di Sestri ha varato poco tempo fa una grossa nave ed è ridotto a non avere più niente di serio nel suo Cantiere. L'Ansaldo Muggiano ha in costruzione pochi piccoli rimorchiatori; l'Ansaldo di Livorno ha due piccoli cacciatorpedinieri per la N.A.T.O. che saranno varati entro il maggio, un'altra nave è stata varata in febbraio. Il Cantiere di S. Marco del Lloyd Triestino non avrà più niente a luglio e a settembre. In questo momento a Trieste si chiede, tanto per il Cantiere del «Lloyd » quanto per il «S. Rocco», la possibilità pratica di mandare a casa tutti i lavoratori.

Naturalmente, onorevoli senatori, questi lavoratori protestano e chiedono lavoro.

Ho qui una relazione dei nostri amici di Trieste, i quali ci espongono la gravità della loro situazione, aggravata dalla mancanza di previdenza per la ricostruzione almeno delle navi per le linee che prima rappresentavano un elemento fondamentale soprattutto per il golfo di Trieste.

Ora l'economia triestina è così malandata, prima per le bestialità del governo fascista, poi per la mancata realizzazione della sua vera liberazione: si aggrava con i 3.000 lavoratori dei Cantieri alla vigilia di non avere più lavoro. È facile capire quali saranno le conseguenze per questa travagliata città italiana occupata da truppe straniere. I Cantieri di Monfalcone C.R.D.A., come quelli di Trieste, hanno 9.000 dipendenti ed una nave da 13 mila tonnellate in stato di avanzata costruzione. Dopo, che cosa faranno questi lavoratori? Ecco cosa vuol dire mancanza di la-

voro: ho trovate assegnate perlomeno a 7 cantieri tre fantomatiche torpediniere per il Nicaragua, e le Direzioni continuano a dire che hanno avuto l'assegnazione delle tre torpediniere per il Nicaragua semplicemente perchè il Cantiere ha concorso per esse.

La Navalmeccanica a Castellammare di Stabia deve varare in marzo una 13.000 tonnellate (m.c.) e rimane sullo scalo una motocisterna da 1.100 tonnellate; il Cantiere Breda di Venezia ha una nave da 1.600 tonnellate, un residuo della legge Saragat; è stata varata recentemente una nave da 13.000 tonnellate. La Tosi di Taranto era a zero quando il Ministro della marina mercantile ha concesso la costruzione di una petroliera da 10.000 tonnellate. Il Cantiere di Pietra Ligure è pressochè a terra: sta finendo una nave da 1.600 tonnellate ancora per la legge Saragat.

I Cantieri del Tirreno a Riva Trigoso hanno una nave di 10 mila tonnellate per la Società Columbia. Il Cantiere Navale di Palermo ha in allestimento una motocisterna di 13 mila tonnellate che è stata varata in novembre ed ha in scalo una motonave da 6.900 tonnellate per una società ligure. Il Cantiere Piaggio di Ancona è forse quello oggi relativamente meglio sistemato poichè ha in scalo una turbocisterna da 22 mila tonnellate per la Società Columbia ed un'altra da 13 mila tonnellate per la Società interna di navigazione. Il Cantiere di Apuania ha una nave di 3.300 tonnellate; i Cantieri Felzger ed i Cantieri S. Giusto hanno pressochè ultimato due piccole navi; poco lavoro vi è nei Cantieri di Viareggio, niente a Brindisi.

Mi dica lei, onorevole Ministro, e onorevoli senatori, come sia possibile assicurare la vita ai Cantieri ridotti nella condizione di lavoro che ho elencato. Ho l'impressione, onorevoli signori, che nel Governo non ci sia la sensazione di che cosa sono i lavori preparatori per la costruzione di una nave ai quali ha già accennato anche il senatore Barbareschi che mi ha preceduto. I lavori per la preparazione dell'impostazione di una nave sono molto lunghi e complessi, senza tener conto del lungo tempo generalmente occorrente per la firma del contratto per la costruzione della nave stessa.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Quando tutto questo si è raggiunto, bisogna ordinare il complesso materiale per costruire la nave, e qui vi sono tra noi dei competenti che sanno che ogni nave ha bisogno del suo proprio materiale; che per ogni nave bisogna spesso produrre quella data quantità di lamierame, di fasciame e di pezzi particolari, oltre la parte meccanica e elettrotecnica, per cui occorre altro tempo ancora. Mi dicevano gli operai dell'Ansaldo di Genova che aspettano l'assegnazione di due navi da 20.000 tonnellate che dovrebbero essere commissionate dalla Società Italia; mi auguro che gliele diano, ma — come quegli operai mi facevano rilevare — se l'ordinazione avvenisse subito, anzi immediatamente, i lavoratori addetti alla costruzione comincerebbero a lavorare tra sei mesi e quelli dell'armamento tra un anno.

Ma l'onorevole Ministro sa che mentre il lavoro di preparazione, soprattutto per la parte siderurgica — sulla quale mi soffermerò un po' in seguito — è piuttosto lento, il lavoro di costruzione è diventato di estrema rapidità. Oggi le navi non si costruiscono più sugli scali, si fanno a terra; ad un determinato momento, è un po' come avviene per le foglie sulle piante, sullo scalo non c'è niente e una settimana dopo c'è già più di mezza nave. Oggi in tre mesi, a Monfalcone ed anche all'Ansaldo di Genova, si costruisce una nave da 25 mila tonnellate. Pertanto è naturale che bisogna tener conto del fatto che la tecnica moderna dà la possibilità di costruire navi e grandi navi con grande rapidità. Negli scali praticamente ora avviene il montaggio con le grandi gru e con le gru aeree. Ma questo pone evidenti problemi di organizzazione e di preveggenza se non si vogliono avere nei Cantieri lavoratori che non lavorano. È certo che non possiamo mandare a spasso questi lavoratori: non sarebbe possibile nè dal punto di vista sociale nè da quello tecnico, a meno che il Governo non dichiari esplicitamente che non vuole sviluppare una politica marinara, e che quando si avrà bisogno di navi se ne compreranno delle vecchie o se ne faranno costruire delle nuove all'estero.

Come si intende risolvere questo problema? Io non voglio definirlo la quadratura del circolo, certamente c'è qualcosa di simile per il lungo tempo perso, a meno che il Governo non abbia il coraggio di rendersi finalmente conto dell'estrema urgenza di risolverlo con un piano di larga portata.

Nei cantieri italiani possiamo produrre 300 mila tonnellate di naviglio all'anno; credo che possiamo restare in termini economici, anche con una produzione tra le 250 e le 270 mila, ma è evidente che dobbiamo creare le condizioni per lavorare anche per l'estero. Per far questo, bisogna creare delle condizioni reali non solo di prezzo — e lo vedremo — ma direi anche di ambiente.

Sono successi in questi giorni due piccoli incidenti che denotano tutta l'incomprensione e — mi si consenta — la stupidità di parecchi dei dirigenti del gruppo privilegiato della borghesia italiana. A Livorno e a Napoli si sono fermati due piroscafi sovietici per effettuare delle notevoli riparazioni. Ebbene, le cricche locali, i giornali cosiddetti indipendenti, hanno fatto una campagna scrivendo che le navi sovietiche erano venute nientemeno che per spiare a Livorno le due navi della N.A.T.O., due piccole navi che non hanno certamente nessun segreto da nascondere. E le stesse argomentazioni sono servite per Napoli. Ma noi che abbiamo tanto bisogno di lavoro, che dobbiamo ricercarlo ovungue, non possiamo trattare i clienti come spie; il Governo con il suo anticomunismo è responsabile di questi disgustosi incidenti che potrebbero non permettere agli operai di lavorare. È vero che il Governo ha detto che non c'entra, si cerca sempre di dare la colpa agli altri, ma l'anticomunismo, onorevoli colleghi, è il piatto forte del Governo italiano e non possiamo considerare Livorno o Napoli periferia.

L'onorevole Ministro sa che nel 1952, durante la Conferenza economica di Mosca, l'Italia poteva ottenere la costruzione di 25 piroscafi, alcuni dei quali erano di notevole tonnellaggio, di 18.000, altri di 12.000, altri di 4.000. L'onorevole Ministro non ignora che erano stati assegnati all'armatore Messina quattro piroscafi di 4.000 tonnellate ciascuno. L'Unione Sovietica avrebbe persino fornito una data quantità di materie prime, ma non se ne è fatto nulla, il Governo non rese possibile la costruzione delle quattro navi per le quali era stato stipulato il contratto.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Ma come volete, con una politica di questo genere, dar lavoro ai cantieri? Ad un certo momento vi svegliate, promettete di far la legge, da tempo annunciata, ma avete dormito parecchio: lasciate che ve lo dica, onorevole Ministro.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Vorrei pregarla di dire il perchè non se ne è fatto nulla.

ROVEDA. Lo dico certamente, signor Ministro, Primo, onorevole Ministro: il Governo italiano ha ostacolato, nei modi i più irritanti e antipatici, chiunque desiderasse andare alla conferenza di Mosca, non ha permesso ai Cantieri dell'I.R.I. di intervenire a quella importante riunione. Eppure vi era una nutrita delegazione inglese, una delegazione francese composta da industriali, operai, rappresentanti del Governo che, se fuori della sala litigavano tra di loro, quando entravano in sala votavano sempre d'accordo, ed entrambi negli incontri con quel nuovo mondo hanno fatto ottimi affari. Seconda questione, quella che riguardava il problema dei pagamenti cioè del prezzo del grano. Onorevole Ministro, sono informato perchè ho avuto notizie dirette da parte del costruttore Messina, il quale con importazione di determinati prodotti e materie prime era disposto a pagare una notevole parte del cosidetto aumento del grano, ma il Governo non permise la costruzione delle quattro navi, come non si curò della possibilità di costruire le altre ventuno. Circa il prezzo del grano sovietico, onorevoli colleghi, pur non desiderando entrare nei particolari, desidero ricordare che occorre tener conto della qualità: noi generalmente importiamo grano tenero mentre i sovietici esportano grano duro più pregiato e soprattutto necessario per la fabbricazione di buone paste alimentari.

È naturale che, se si vuol fare una politica marinara, una politica di conquista dei mercati per costruire delle navi, è necessario da parte del Governo creare delle condizioni favorevoli; il Governo sa bene per chi possiamo costruire e dove si possono esportare le nostre macchine, e la discussione ci porterebbe troppo in là; ma è evidente che se non cambia la politica generale che non ha permesso di co-

struire le quattro navi del signor Messina ed ha trascurato la possibilità di costruire venticinque navi, non vedo come si risolverà la crisi dei nostri Cantieri.

La costruzione delle navi sovietiche non avrebbe risolto la crisi dei cantieri italiani, però quando c'è miseria tutto fa brodo, e quelle venticinque navi messe in pentola, magari assieme alle petroliere dell'onorevole Cappa, avrebbero dato una tonalità molto diversa alla produzione dei Cantieri italiani.

D'altra parte, onorevoli senatori, bisogna bene che ci decidiamo a regolare le nostre costruzioni per l'estero. Da quello che si è pubblicato sui giornali sembra che la legge crei alcune condizioni favorevoli, ma, secondo me, non sono tutte condizioni favorevoli necessarie; la condizione fondamentale è il prezzo dell'acciaio, e su questo bisogna che ci parliamo chiaro.

I Cantieri italiani hanno costruito per le marine estere già un notevole numero di navi, un buon numero di tonnellaggio, talvolta anche in perdita per l'alto costo dell'acciaio. Oggi non costruiamo quasi più per l'estero perchè la nostra bilancia commerciale è andata sempre più in decadenza per la politica di restringere gli scambi e, non bisogna dimenticarlo, per una politica di peggioramento del mercato interno.

È chiaro infatti che quando si ha un peggioramento nel mercato interno è estremamente difficile, onorevole Ministro, fare una seria e sana politica di esportazione. Nei passati anni abbiamo costruito per l'Argentina 62.800 tonnellate di navi, per la Norvegia 55.700, per la Danimarca 33.800, per la Turchia 19.200, per l'Olanda 1.500, per la Svezia 22.000. È naturale che se riusciamo a riprendere la nostra attività cantieristica ed a porla su un più largo piano, con una visione di sviluppo e di miglioramento della nostra flotta e di lavoro per il nostro Paese, potremo essere in grado di fare lavorare i nostri Cantieri per l'estero. Ma non bisogna improvvisare. La politica economica, onorevole Ministro, è sempre la conseguenza della politica generale di un governo; la politica di largo lavoro deve essere forzatamente aperta a tutti i Paesi disposti ad acquistare il nostro lavoro,

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

l'oculata azione e non le speranze, realizzano i problemi economici.

In quest'Aula, e soprattutto nelle Commissioni finanza e tesoro, esteri e dell'industria e commercio abbiamo lungamente discusso del piano Schuman, il Cartello del carbone e dell'acciaio. Noi dell'opposizione abbiamo mosso allora gravi obiezioni e dovremmo dire che dal punto di vista nazionale non siamo lieti che le nostre obbiezioni si siano dimostrate esatte nello sviluppo dei fatti, perchè le conseguenze sono gravi ed a danno del Paese.

In Italia, onorevoli senatori, soprattutto per quanto riguarda la produzione delle navi si è lungamente parlato dell'alto costo derivato da due fattori: primo, esuberanza di maestranze, secondo, alto costo della mano d'opera, ma troppo poco si è parlato dell'alto costo delle materie prime.

L'onorevole relatore fa giustizia, se non completamente, notevolmente, di questa grave inesatezza. Il problema fondamentale in Italia è quello del costo della materia prima e siccome il naviglio comporta una forte quantità di materie prime noi avevamo a suo tempo, discutendo delle sovvenzioni all'I.R.I. e specificatamente della F.I.N.S.I.D.E.R., criticato il piano del compianto ingegner Sinigallia, perchè limitava la produzione a 2 milioni di tonnellate di acciaio mantenendo un costo elevato.

Il piano Schuman, per l'approvazione del quale il Governo ha insistito sui vantaggi del prezzo internazionale dell'acciaio, apparentemente ha corretto le deficienze del piano Sinigallia, però ha creato un marasma enorme nel nostro mercato, perchè il prezzo è rimasto per noi quello che i magnati del carbone e dell'acciaio hanno voluto imporci.

Il prezzo della nostra produzione doveva, attraverso l'amministrazione del Piano Schuman, essere adeguato al prezzo internazionale, ma questo è rimasto un listino per la storia, non per i nostri acquisti. Si è spesso detto che l'incidenza del costo della mano d'opera nei nostri cantieri era troppo alta in rapporto ai cantieri inglesi. È proprio vero il contrario; leggiamo, onorevoli senatori, due tabelle dell'a relazione del mio progetto di legge 5 gennaio 1951, che non furono mai smentite e che sono eloquenti a proposito dell'argomento.

Onorevoli colleghi, è evidente che i due maggiori elementi nei costi delle nostre costruzioni navali sono:

- 1° maggiore costo dei materiali ferrosi in genere;
- 2º maggiore incidenza sulla produzione dei costi costanti, dovuti al limitato carico di la voro dei cantieri italiani.

Il progetto che vi leggo, pur essendo del 1949, periodo nel quale la maestranza nei cantieri era maggiore, indica chiaramente che la mano d'opera incide solo il 13,2 per cento sul costo della nave.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

ANALISI DELLA COMPOSIZIONE DELLE SPESE GENERALI IN UN CANTIERE NAVALE ITALIANO (GENERICO) NEL 1949.

SFESE GENERALI (Varie voci)	In raffronto al costo della mano d'opera diretta	Nel complesso delle spese generali	Incidenza nel prezzo totale della nave		
	(Percentuale)				
Spese per materiali.]		
Manutenzione e trasformazione impianti, utensili, attrezzature, combustibili, materiale cancelleria ecc.	37,0	14,8	2,96		
Spese personale.					
Mano d'opera indiretta, oneri sulla mano d'opera diretta ed indiretta, stipendi ed oneri ad essi relativi	165,0	66,0	13,2		
SPESE DIVERSE.					
Energia elettrica, trasporti interni, spese postali, ecc.	8,0	3,2	0,64		
ALTRI ONERI FINANZIARI E FISCALI.					
Ammortamenti, imposte, tasse, bolli, interessi passivi	40,0	16,0	$3,\!2$		
Totale	250,0	100,0	20,0		

Pubblicato nella relazione al progetto di legge Roveda il 5 gennaio 1951 a pagina 9.

Nel confronto con un Cantiere inglese, dallo | specchio seguente, onorevoli colleghi, risulta che mentre per noi il materiale rappresenta | per un Cantiere italiano è solo il 9,1.

il 66, per l'Inghilterra è solo il 45 e la mano d'opera per un Cantiere inglese è il 14 mentre

DIFFERENZE PERCENTUALI TRA I COSTI IN CANTIERE ITALIANO E CANTIERE INGLESE.

VOCI DI SPESA PERCENTUALI	Cantiere italiano (in percentuale sul totale)	Cantiere inglese in percentuale sulla costa italiana	Differenza (tra le due percentuali)
1. – Spese dirette	4,0	3,0	1,0
2. – Materiali	66,0	45 –	21,0
3. – Mano d'opera diretta	9,1	14,0	
4. – Oneri sulla mano d'opera diretta	5,5	1,0	8,0
5. – Altre spese generali	15,4	7,0	
Totale	100,0	70,0	30,0

Pubblicata nella relazione al progetto di legge Roveda 5 gennaio 1951, pagina 10.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

È quindi fatta giustizia del preteso alto costo della mano d'opera italiana. Ma il problema grosso è quello del costo dei prodotti della siderurgia, che rappresentano nelle navi una parte fondamentale. Il Governo aveva affermato che questo problema si poteva risolvere solo aderendo al piano Schuman, Ricordo che l'onorevole De Gasperi garantiva al Parlamento che i danni che avremmo avuti nella siderurgia coi possibili licenziamenti sarebbero stati largamente compensati dal lavoro che il basso prezzo, cioè il prezzo internazionale dell'acciaio, ci avrebbe procurato nella meccanica e, in modo particolare, sarebbe stata facilitata l'attività dei cantieri navali. Ma purtroppo l'industria meccanica ha continuato nella sua crisi, anzi ha accentuata la crisi che la travaglia da ormai quattro anni.

Per le fabbriche siderurgiche basta citare la « Terni » che in questo momento vuol ridurre di duemila unità il suo personale. Il prezzo internazionale dell'acciaio non è stato che una manovra dell'Alta Autorità. È vero che c'è una decisione dell'Alta Autorità che stabilisce questo prezzo, ma è anche vero che, fatta la legge, con quel che segue. « Il Globo », giornale insospettato in materia, il 31 gennaio u. s. ci dice: «I listini svolgono la loro funzione nell'interesse dei consumatori e dei produttori solo se corrispondono alla realtà > e ad un certo punto spiega che il prezzo unico non è stato applicato soprattutto per le tasse francesi e gli interventi tedeschi. « 24 Ore » del 28 marzo u. s. aggiunge: « Non sorprende quindi se l'industria navalmeccanica preannunzia per il prossimo giugno licenziamenti di una certa entità».

Durante la discussione del piano Schuman avevo modestamente avvertito che, essendo i salari dei tedeschi occidentali inferiori di circa il 30 per cento rispetto a quelli dei lavoratori italiani e data la situazione privilegiata che la Francia si era riservata sul minerale algerino, era impensabile che i capitalisti francesi, tedeschi, americani e inglesi volessero fare regali agli italiani. Naturalmente qualcuno ha dubitato.

I fatti, però, onorevoli colleghi, si sono incaricati di mettere a posto le cose, purtroppo a nostro svantaggio. Quindi il costo del materiale rimane una conseguenza dell'indirizzo di politica generale, di politica produttiva legata al miglioramento della situazione economica del nostro Paese.

Bisogna creare le condizioni perchè l'Alta Autorità non ostacoli lo sviluppo della nostra siderurgia e della nostra industria. A questo dovrebbe provvedere il Governo, ma francamente non credo.

Inoltre c'è il problema dei rottami. Le nuove informazioni giornalistiche ci dicono che i rottami immessi nel mercato comune sono scomparsi. Tutta la siderurgia che va dal gruppo Falck, Fiat (in parte notevole questa provvede da sè) ad un notevole numero di piccole e medie siderurgie è destinata a fare la fine delle cockerie, a sparire, peggiorando la situazione sociale ed economica del nostro Paese, senza speranza che il prezzo internazionale diventi effettivamente operante.

È vero che c'è stato un ricorso dell'Italia alla Corte di giustizia contro il « trucco » del listino, ma noi sappiamo per dolorosa esperienza che i ricorsi dei più deboli non trovano mai reale accettazione tra i più potenti, quindi rimarremo col prezzo unico formale e praticamente compreremo il materiale al prezzo che ci verrà imposto da quel grande monopolio che gli americani hanno saputo imporre con la cosiddetta comunità dell'acciaio e del carbone.

A questo punto, onorevoli colleghi, si pongono di nuovo alcune domande angosciose: facciamo o non facciamo le navi? Sviluppiamo o lasciamo morire il nostro settore dell'industria pesante? Qui si porrebbe, ma manca il tempo, il problema della riorganizzazione dell'I.R.I. Però è evidente che se non riorganizziamo l'I.R.I. con un piano sano di sviluppo produttivo, rafforzato da una economia che voglia veramente potenziare la produzione del nostro Paese, non ci saranno grandi speranze neppure per i nostri cantieri.

Sugli effetti pratici della legge, della quale si è scritto in questi giorni, malgrado la timida smentita del Ministro, non posso credere che tutte le pubblicazioni dei giornali fossero invenzioni degli stessi, non posso credere che interviste concesse fossero pura fantasia di armatori, o di cronisti, tutto questo tenuto anche conto dei precedenti mi induce allo scetticismo.

Però si dica chiaramente che una legge che pone per la riorganizzazione della nostra flotta

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

e per dare urgente lavoro ai cantieri il primo contributo in 5 miliardi significa che manca un piano, che non si ha una concezione esatta della situazione dei cantieri e delle loro immediate necessità.

Il giornale «24 Ore», sempre nell'articolo del 28 marzo u. s. dal titolo « Circenses o cantieri? », pone il Governo di fronte alla sua posizione verso la cinematografia e verso i cantieri navali. Sono d'accordo che occorre dare quanto è necessario per sviluppare il cinema e l'arte ma sono anche d'accordo con « 24 Ore » che se non si vede il piano della riorganizzazione della marina nella sua necessità, fino dall'inizio, aggiungo io, continueremo a mettere i famosi «tacconi» nei ginocchi ed i cantieri peggioreranno dalle condizioni attuali. Una legge di quel limite avrebbe potuto avere una certa efficienza se subito dopo l'inizio della costruzione delle petroliere si fosse impostata come inizio di organico rinnovamento della flotta mercantile. Siamo andati troppo in là, onorevole Ministro, ed ora occorrono dei provvedimenti più coraggiosi, più efficienti nella situazione in cui siamo.

Io le ho esposto la situazione in cui si trovano i cantieri e forse i miei dati sono ancora inferiori alla realtà. Siamo ai primi di aprile, alla vigilia delle vacanze pasquali, con una legge non ancora presentata al Parlamento che dovrà essere discussa piuttosto lungamente poichè, tenendo presente i vari interessi, non credo che essa potrà essere accettata come sarà presentata. È notorio, e voglio sperare lo sia anche al suo Ministero, che in tutti i cantieri a giugno non si saprà che cosa fare; avremo una situazione veramente « calda ». Noi non vediamo nel disegno di legge del genere, che è stato reso noto anche con eventuali modificazioni, un vero piano di rinnovazione, non vediamo nel Governo italiano la comprensione del problema e la volontà ed il coraggio di affrontarlo.

Nel suo discorso programmatico il Presidente del Consiglio ha dato molto posto ai problemi sociali. Il vero è che la politica dei Governi democristiani ha ridotto l'economia nazionale in una condizione per cui anche i problemi sociali che prima non erano urgentissimi sono diventati impellenti. Vedremo quali saranno le leggi che il Governo presenterà.

È chiaro comunque che, almeno allo stato delle nostre conoscenze, la legge per la marina mercantile non rappresenta un passo verso la soluzione di un problema sociale di notevole importanza. Voi, onorevole Ministro, intendete continuare la politica di questi anni che è la politica di rafforzare l'armamento privato che è la politica in fondo della Confindustria che tende ad accentrare sotto il suo controllo tutta l'attività industriale italiana, lavorando per liquidare il settore industriale dello Stato. Il Governo è responsabile di non aver visto che bisognava risolvere molto prima il problema della riorganizzazione dell'I.R.I., il Governo è responsabile di non essersi accorto, o di non avere voluto accorgersi, che nell'I.R.I. c'è il 75-76 per cento dei cantieri italiani, il Governo avrebbe però dovuto accorgersi che la politica degli armatori privati era una politica di invecchiamento delle navi e di disarmo dei cantieri, doveva accorgersi che con le petroliere non si dava che del lavoro quasi occasionale ai cantieri. Le petroliere non sono vere navi da costruire, sono grossi cassoni con materiale meccanico da movimento che è eseguito in altre fabbriche e non nei cantieri stessi.

È evidente, onorevoli colleghi, che i lavoratori non possono accettare una soluzione di questo genere. Sappiamo che questo è un Governo che non tiene conto della volontà dei lavoratori, un Governo che considera i lavoratori come una sottospecie che deve accettare la miseria e la disoccupazione che gli viene imposta. Ma essi non l'accettano, onorevole Ministro, con un chiaro senso di responsabilità di classe che è parte integrale della Nazione, di classe che produce, di classe che dà al Paese quella ricchezza che lo strato privilegiato divide nel suo seno arricchendosi e non lasciando più neppure le tradizionali briciole ai lavoratori.

Non crediate quindi, signori del Governo, di poter risolvere il problema con delle forme demagogiche, come vi siete serviti dei 3.700.000 tonnellate, non crediate di poter risolvere il problema dei cantieri italiani con l'impostazione di qualche rimanenza di petroliere. Occorre impostare le navi che sono necessarie per dare lavoro, occorre impostare il tipo di nave che è necessario per rafforzare la marina italiana.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Badate, voi del Governo avete già una grossa responsabilità anche in materia industriale, ne avete indebolito tutto il settore, avete lasciato sparire l'industria aeronautica, e il popolo italiano non ve lo perdonerà mai. Volete ancora essere colpevoli della sparizione dell'industria cantieristica? Signori, questo è affar vostro come Governo, ma è affar nostro come cittadini, è affar nostro come rappresentanti del popolo in Parlamento. Non è questo il momento delle parole di pura cortesia — alle quali peraltro non sono contrario — ma è il momento della responsabilità, è il momento di vedere i problemi come sono e di avere il coraggio di affrontarli senza travisarli, senza aggravargli — sono già purtroppo abbastanza gravi — ma anche senza minimizzarli per nasconderli, perchè i problemi dell'industria italiana in generale e dell'industria cantieristica in particolare, sono problemi che dovrebbero lasciare insonne chi ha la responsabilità di un indirizzo negativo come quello che si è verificato in questo periodo. Ho già detto, onorevoli colleghi, che dietro questa politica di miseria per il popolo italiano si profila purtroppo l'America che con il suo elefantiaco aumento della flotta mercantile cerca di soffocarci ogni attività e ogni mercato. Ma ogni tentativo di soffocazione può essere evitato quando vi sia da parte del Governo una volontà, un indirizzo per non lasciarsi soffocare e per difendere energicamente il lavoro dei nostri operai.

Quando si segue la politica del « cosa possiamo fare?» evidentemente si segue una politica negativa. Bisogna che il Governo sviluppi invece la politica della nostra ripresa, la politica di dare lavoro agli italiani. Non dobbiamo dimenticare che noi abbiamo una classe operaia capace di lavorare, che siamo una Nazione di circa 50 milioni di persone che hanno il diritto di vivere e che non chiedono che di lavorare. I lavoratori non vogliono agevolazioni particolari, vogliono soltanto essere cittadini sicuri che il lavoro non verrà loro meno. È necessario dar lavoro ai cantieri marittimi, ai siderurgici, ai disoccupati. Non bisogna ingannare il Paese con la goffa prospettiva che si è tentato di creare con l'emigrazione dei siderurgici. Ma dove il Governo vorrebbe far emigrare i lavoratori dei cantieri e i siderurgici?

Il Paese, e noi, onorevoli colleghi, conosciamo quali sono stati i pessimi risultati delle recenti emigrazioni.

Qui, molte volte, tra la commozione unanime, abbiamo sentito commemorare lavoratori emigrati che sono caduti sui posti di lavoro. L'emigrazione attuale, onorevole Ministro, è ancora più grama dell'emigrazione passata. Noi dobbiamo dare ai nostri lavoratori lavoro nel nostro Paese, unire e non dividere le famiglie. Non dobbiamo illudere i lavoratori facendo credere che ci siano possibilità di lavoro all'estero, quando ciò non è vero, inoltre bisogna tenere conto delle conseguenze così poco umane capitate negli ultimi tempi a quei pochi che riuscirono ad emigrare.

Avviandomi alla fine, debbo farvi rilevare che in Italia, a differenza degli altri Paesi, i bilanci che hanno riflessi industriali hanno tutti assegnate delle misere somme.

Lei, onorevole Ministro, ha ben pochi mezzi a sua disposizione come ben poco denaro ha il Ministro dell'industria e commercio. Onorevole Ministro, si tratta di spingere, perchè il Governo si renda conto della realtà di questi problemi e non veda sempre e solamente nell'intervento dell'opposizione la critica per la critica. Il Governo e la sua stampa dicono che noi vogliamo sfruttare la miseria per esasperare la situazione. Ma, onorevoli signori del Governo, sconfiggeteci subito! Fate delle leggi che migliorino seriamente le condizioni dei lavoratori, date del lavoro, create un po' di benessere tra il popolo, tra gli strati che vivono del loro lavoro, fateci fare finalmente questa brutta figura di fronte all'opinione pubblica, di fronte al nostro popolo tanto immiserito, e io per primo verrò a stringervi la mano. Io, ed i miei compagni, abbiamo sempre lottato e continuiamo a lottare per i lavoratori; noi stessi, io stesso non sono che un modesto lavoratore che sente profondamente i problemi sociali e del lavoro. Voteremo contro il bilancio non solo per il fatto formale che l'opposizione abitudinariamente vota contro il bilancio della maggioranza, ma votiamo contro dando al nostro voto un significato di grave deplorazione per la gravità del problema che voi avete lasciato maturare in questi anni. Io stesso ero già orientato a presentare un nuovo disegno di legge sulla marina mercantile; ho poi ral-

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

lentato il ritmo della preparazione nella speranza che il Governo presentasse finalmente un disegno di legge che fosse una base per una seria discussione e che potesse portare un reale contributo alla soluzione dei problemi che ci tormentano. Da quello che abbiamo appreso fino a questo momento, questa prospettiva non esiste purtroppo; la gravità della situazione non è avvertita dal Governo.

Votando contro il bilancio presenterò un progetto di legge da discutersi in Parlamento perchè una buona volta il problema della marina mercantile e dell'indirizzo marinaro del nostro Paese e dei suoi cantieri possano essere seriamente affrontati dal Parlamento, visto che il Governo in tanti anni non è stato capace di risolverlo. (Vivi applausi dalla sinistra. Congratulazioni).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Crollalanza, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, Segretario:

« Il Senato della Repubblica, assertore della necessità per l'Italia di riconquistare completamente e di sviluppare, in feconda collaborazione economica, le tradizionali correnti di traffico con i Paesi dell'opposta sponda adriatica e del Levante, mediante regolari e più adeguati servizi marittimi; considerata la crescente concorrenza che si delinea nel Mediterraneo da parte di vecchie e nuove marine estere, modernamente attrezzate; fa voti al Governo perchè, nel piano delle nuove costruzioni navali, sia dato decisivo incremento alla ricostruzione della flotta della Società di navigazione « Adriatica » che, tra le consorelle compagnie di preminente interesse nazionale, inquadrate nella Finmare, risulta fortemente minorata nella sua efficienza».

PRESIDENTE. Il senatore Crollalanza ha facoltà di parlare.

CROLLALANZA. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, se c'è un bilancio che dovrebbe appassionare il Parlamento, esso è certamente quello della Marina mercantile, perchè dal mare i Paesi che hanno grande sviluppo costiero hanno tratto e trarranno sempre le principali fonti del loro benessere e della loro prosperità: una eloquente dimostrazione al riguardo ci è offerta dai Paesi scandinavi e dall'Inghilterra. Eppure, nonostante ciò, a giudicare dal numero modesto degli iscritti e dallo spettacolo assai frequente di aule deserte nei due rami del Parlamento, c'è da concludere che questo bilancio interessa poco. Si direbbe che si è convinti che lo si voglia far passare quasi in sordina; il che non è certo nelle intenzioni del Governo, nè tanto meno dei due Presidenti del Senato e della Camera dei deputati. Sta di fatto che probabilmente sull'inconveniente lamentato influisce, da un punto di vista psicologico, il fatto che questo bilancio ha modesti stanziamenti. Ne deriva di conseguenza che i problemi che prendono forma dall'attività del Ministero della marina mercantile finiscono con l'essere misurati sul metro di tali stanziamenti.

Premesso ciò non vi apparirà ingenuo da parte mia il prendere parte a questa discussione. Debbo precisare però che il mio intervento, tenuto conto specialmente di quanto è stato prospettato dal senatore Barbareschi nei riguardi della Marina mercantile che fa capo alle società aventi sede nei porti maggiori del Tirreno, s'incentrerà, in modo particolare, su quelli che sono i problemi dell'armamento e dei servizi marittimi dell'Adriatico e del Levante. Ho presentato in proposito un ordine del giorno che mi accingo ad illustrare.

Per non dilungarmi mi guarderò bene di entrare nella disamina delle cifre del bilancio che, d'altra parte, molto chiaramente, con la solita diligenza, sono state illustrate dal relatore senatore Vaccaro, con abbondanza di elementi di valutazione.

Attraverso le relazioni dei due ultimi esercizi, noi abbiamo sott'occhi dei dati che stanno ad indicare quella che è la situazione, escluso il naviglio da pesca, della nostra flotta mercantile al momento attuale, passata da 3.582.739 tonnellate di stazza lorda del 30 giugno 1953 a 3.711.516 tonnellate di stazza lorda del 1º gennaio 1954. Certo, se si considera il raffronto da un punto di vista quantitativo, bisogna dire che si è fatto un passo avanti. Però,

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

se l'incremento registrato può costituire motivo di soddisfazione per il Governo, è da considerare peraltro che dal confronto delle statistiche ufficiali del « Lloyd's Register Book ». secondo l'indice di consistenza del 1º luglio 1953 rispetto al 1º luglio del 1939, facendo base a 100, si è verificato un aumento enorme in tutte le marine del mondo ad eccezione dell'Italia, della Germania, che è partita da zero, avendo avuto durante la guerra distrutta tutta la flotta (non si conosce la situazione della Germania dell'est), della Grecia — che però ha messo in linea una flotta generalmente di navi veloci e moderne, che sta per essere potenziata da altre nuove unità — e della Jugoslavia. A proposito della Jugoslavia bisognerà considerare che, non più tardi di poche settimane fa, il Governo di Belgrado ha stanziato 11 miliardi per la costruzione di altre 16 navi per un complesso di 100.000 tonnellate, mentre gli armatori liberi di quella nazione hanno per loro conto passato ai cantieri commesse per 6 navi passeggeri e 21 da carico. Ultimo nella graduatoria, dopo l'Italia e le predette nazioni è il Giappone, ma è noto che il Giappone solo da poco, con la conclusione del Trattato di pace, ha avuto la possibilità di riprendere la costruzione di navi e di rientrare nel circolo della navigazione mercantile.

Non è da dimenticare, inoltre, in rapporto al passo in avanti quantitativamente realizzato, che circa un terzo del tonnellaggio complessivo della nostra flotta mercantile è costituito da navi Liberty e da altre navi forniteci dagli Stati Uniti, che, a prescindere da ogni altra considerazione, sono di costosa gestione economica. Esse appesantiscono con la loro mole il naviglio da noi costruito nel periodo che va dai 5 ai 10 anni e dai 10 ai 15, cioè il naviglio giovane.

Non va poi perduto di vista che sul complesso di 3.600.000 tonnellate di naviglio a propulsione meccanica di stazza lorda e oltre, solo 655.000 tonnellate sono rappresentate da navi passeggeri e miste, che consentono alla nostra bandiera di navigare per il mondo e di riprendere le vecchie rotte a noi familiari, assicurando in modo particolare valuta pregiata al Paese; che solo un milione e circa 941.000 tonnellate è costituito dalle navi da carico, mentre ben 833.890 tonnellate appar-

tengono alla flotta delle petroliere. Lo sviluppo nella costruzione delle navi petroliere è in diretto rapporto con l'aumento delle raffinerie e con l'incremento del consumo dei carburanti in Italia. È da considerare inoltre che, al 1º luglio 1953, ben 155.725 tonnellate di stazza lorda avevano superato i 20 anni e 1.140.823 tonnellate i 25. Nè vale consolarsi con il mettere in evidenza che il vecchio tonnellaggio è inferiore del 5 per cento a quello del 1938.

È notorio, onorevoli senatori, che prima della guerra l'Italia non aveva concorrenti temibili, specialmente nel Mediterraneo, quindi anche quella aliquota di vecchie navi, che generalmente appartenevano all'armamento libero, perchè le quattro compagnie di preminente interesse nazionale, nei servizi passeggeri e misti, avevano flotte moderne e veloci, non ci impediva di dominare con la nostra bandiera nei traffici marittimi.

Oggi purtroppo la situazione è diversa, perchè la forte incidenza nel tonnellaggio di vetuste navi, che hanno superato i venti anni, ci mette in condizioni di inferiorità di fronte ai vecchi ed ai nuovi concorrenti.

Comunque, è da considerare che l'incremento di tonnellaggio totale italiano al 1º luglio 1953, rispetto alla situazione del 1º luglio 1939, supera di poco il 0.60 per cento, mentre quello mondiale rapportato allo stesso periodo è del 36,26 per cento. Tali dati, che sono molto eloquenti, io li ho tratti dal «Lloyd's Register Book » e penso che siano abbastanza precisi. Dal confronto risulta quanto mai evidente che se l'Italia avesse ricostruito col ritmo mondiale, dovrebbe avere oggi una flotta mercantile di 4.666.000 tonnellate di stazza lorda, circa dunque un milione di tonnellate in più di quanto non ne abbia attualmente.

Con questi rilievi non intendo, peraltro, sminuire lo sforzo del Governo italiano, perchè bisogna onestamente riconoscere che, nel dopoguerra, molti erano i compiti da affrontare e da risolvere in tutti i settori della vita nazionale, mentre molto più modeste di quanto non lo siano oggi erano le risorse finanziarie. Negli anni passati premeva anzitutto il bisogno di ricostruire nell'interno del Paese, e quindi era inevitabile che si tenesse un passo

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

meno veloce di quanto non appare necessario oggi nel campo della marina mercantile.

È stato annunciato che l'ultimo Consiglio dei ministri avrebbe approvato la legge per un nuovo programma di costruzioni navali. Gli oratori che mi hanno preceduto hanno chiesto al Ministro se le notizie diramate dalla stampa rispondano o meno, sostanzialmente, a quelli che sono i criteri fondamentali con cui la legge è impostata. Il Ministro ci darà certo ragguagli in merito!

Allo stato delle informazioni già di dominio pubblico, si può solo dire che se è vero che con questa legge si intendono fronteggiare organicamente le esigenze della ricostruzione della flotta mercantile nazionale e la situazione di grave crisi che si registra nei cantieri; se è vero che essa è congegnata in modo da consentire la costruzione a prezzi internazionali, non solamente delle nostre navi, ma anche di quelle che venissero commesse dagli armatori stranieri, che dovrebbero trovare da noi costi non superiori a quelli che si praticano all'estero, avremmo già la confortante dimostrazione della volontà decisa del Governo di volersi avviare gradualmente ma decisamente verso la soluzione di un problema che è veramente assillante per il nostro Paese.

È da augurarsi che il Ministro ci rassicuri al riguardo. Io vorrei pregarlo, intanto, nelle assegnazioni, di considerare adeguatamente le esigenze dei cantieri meridionali, e in particolar modo quelle di Castellammare e di Taranto, i quali, me lo consentano i colleghi che hanno parlato prima di me e che, se non erro, sono tutti e due genovesi, purtroppo hanno sempre le briciole della torta.

È stato poc'anzi ricordato che in questi ultimi giorni il ministro Tambroni avrebbe assegnato una petroliera di 13.000 tonnellate ai cantieri di Taranto. Come pugliese debbo ringraziarlo, ma debbo fargli presente che l'assegnazione è arrivata dopo un lungo calvario, dopo che la situazione stava per diventare veramente drammatica. Nella Bimare, dopo ogni varo, migliaia di operai, passata la gioia dell'avvenimento, vedono profilarsi lo spettro della disoccupazione.

VOCCOLI. È dovuto venire pure il vescovo di Taranto qui a Roma per perorare la causa dei cantieri navali. CROLLALANZA. Una maestranza come quella dei cantieri navali non può essere allontanata dalle sue specifiche fonti di lavoro ed impiegata in attività di manovalanza o bracciantili; nè è conveniente che si avventuri per la via dell'emigrazione, perchè ciò, oltre a costituire il deprezzamento di una massa di lavoratori specializzati, si risolverebbe in un grave danno per il Paese, il quale, al momento opportuno, non avrebbe più a disposizione tale mano d'opera che, secondo gli intendimenti stessi del Governo, nella ripresa delle costruzioni navali dovrebbe trovare soddisfacente se non larga occupazione.

Putroppo — il Ministro me lo consenta — i cantieri navali del Nord, anche se sono in una precaria situazione, riescono sempre meglio a sbarcare il lunario e trovano, comunque, maggiore comprensione da parte degli organi governativi. Se effettivamente il Governo — come noi non abbiamo alcun motivo di dubitare — vuole realizzare una sempre più vasta politica per sollevare dalla depressione le regioni del Mezzogiorno, bisogna che tale politica svolga con larghezza di vedute e, direi, con giusta perequazione nella distribuzione dei benefici anche nel settore industriale.

Ho detto che mi sarei intrattenuto particolarmente a tratteggiare la situazione di un particolare settore della Marina mercantile ed i compiti che ad essa sono affidati nell'Adriatico e nel Mediterraneo. Ritengo opportuno perciò occuparmi delle quattro Società di navigazione di preminente interesse nazionale, che sono inquadrate nel gruppo della Finmare. Il tonnellaggio di queste Società, che nel 1939 era costituito da 204 navi per 1.345.352 tonnellate, alla cessazione del conflitto risultava ridotto a 16 navi per 107.815 tonnellate. Durante la guerra si era verificata, dunque, la perdita quasi totale del tonnellaggio, cioè il 91,99 per cento di esso.

Quale è la situazione attuale? È la seguente, e qui bisogna che faccia il raffronto tra le Società che hanno le loro sedi di armamento nel Tirreno e quelle che l'hanno nell'Adriatico: l'« Italia » ha perduto 398.283 tonnellate, ne ha ripristinate, con acquisti, recuperi o nuove costruzioni 230.893, pari al 57,97 per cento; non ha ripristinato ancora 167.390 tonnellate, pari al 42,03 per cento. La « Tirrenia » ha perduto 146.293 tonnellate, ne ha

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

ripristinate 54.201, pari al 37,05 per cento, non ne ha ripristinate 92.092, pari al 62,95 per cento; il « Lloyd Triestino » ha perduto 569.952 tonnellate, ne ha ripristinate 177.911, pari al 31,22 per cento, non ha potuto ripristinare 392.000 tonnellate, pari al 68,78 per cento. Infine l'« Adriatica » ha perduto 123.009 tonnellate, ne ha ripristinate per 42.240, pari al 34,35 per cento, non ne ha ripristinate per 80.769, pari al 65,65 per cento.

Da queste statistiche risulta chiaro che la « Adriatica » è al terzo posto nel ripristino e nella ricostruzione della sua flotta e che, comunque, tanto l'« Adriatica » che il « Lloyd Triestino » sono le due Società che, nel gruppo Finmare, hanno avuto meno assistenza ed hanno potuto meno delle consorelle del Tirreno provvedere alle loro esigenze.

Per quanto riguarda più specificatamente l'« Adriatica » è da considerare che, durante la guerra, su 42 navi ne ha perdute 38, e moltissime di esse, come quelle provenienti dalla vecchia società « Puglia » e della « San Marco», erano di recente costruzione. Delle 16 navi oggi esistenti, 6 per 16.441 tonnellate di stazza lorda hanno superato i 20 anni, con punte per il « Diana » di 31 anni, per l'« Abbazia » di 42 e per il « Campidoglio » di 44 anni. E badate che queste due ultime navi sono addette ai servizi turistici! Tutto ciò, è evidente, si ripercuote sfavorevolmente nello esercizio delle linee sovvenzionate dell'« Adriatica » che è quella che ha un maggior numero di linee non ripristinate, mentre le altre consorelle, « Lloyd Triestino » compreso, anche se hanno delle linee non servite adeguatamente, sono riuscite a ripristinarne un numero maggiore.

Bisogna considerare che nelle linee della « Adriatica », comprese le più importanti, cioè le celeri, vi sono sempre dei servizi « zoppi » gestiti da una nave veloce, capace di sviluppare un certo numero di nodi, e da una nave vecchia ed asmatica che non può naturalmente realizzare se non quella velocità che gli anni e le sue caratteristiche costruttive le consentono.

È da considerare, inoltre, che l'« Adriatica » non ha potuto ripristinare, per mancanza di navi e per condizioni di carattere contingente, che noi ci auguriamo di poter apprendere

quanto prima superate, ancora i tradizionali servizi con la Dalmazia, le Tremiti, la Grecia, l'Egeo ed il Mar Nero. Evidentemente, in queste condizioni, non risente danno soltanto l'attività della Società, ma ne risentono in modo particolare i nostri porti, i nostri traffici, i nostri marittimi, ed in generale tutta la nostra economia. È da considerare, infine, che l'85 per cento del tonnellaggio, costruito dal 1949 dal gruppo Finmare, è stato assegnato ai gruppi tirrenici; il 2 per cento a quello comune ai due versanti, e solo il 13 per cento alle due Società che hanno le loro sedi nei porti dell'Adratico. In tali condizioni la concorrenza delle navi che battono bandiera straniera diventa sempre più preoccupante per noi.

Quali sono le più urgenti necessità per mettere in condizioni l'« Adriatica » di poter assolvere ai suoi compiti? 1) La costruzione della seconda «Esperia» da 10.000 tonnellate e 19 miglia per la linea del « Grande Espresso Europa-Egitto », in sostituzione della « Enotria » da 5.000 tonnellate, che non può sviluppare più di 16 miglia. In questo caso l'« Enotria » potrebbe affiancarsi con il « Messapia » nella linea celere rioganizzata per la Grecia Cipro-Palestina. 2) La costruzione di due nuove motonavi miste da 5.000 tonnellate per le celeri Adriatico-Istambul e Tirreno-Istambul; quest'ultima servita oggi dal « Barletta », una nave non più giovane, affondata durante la guerra e recuperata.

Inoltre, si rende necessaria la costruzione di quattro nuove motonavi da 3.500 tonnellate di stazza lorda per le linee turistiche, in sostituzione dell'« Abbazia » e del « Campidoglio », di cui ho dato l'età precisa.

Infine è necessario che il Ministero si renda conto dell'opportunità di un nuovo programma di costruzioni, capace di consentire alla « Adriatica » di riprendere i traffici tradizionali che aveva nell'anteguerra con il Mar Nero, la Turchia, l'Egeo, la Dalmazia, l'Albania e la Grecia. Queste linee non riattivate facevano scalo a Bari, anzi alcune di esse avevano come capolinea il suo porto. Mi riferisco particolarmente alla maggior parte di quelle per l'Albania, con la quale esisteva un servizio quotidiano quasi di traghetto, ed a quelle con le isole Jonie e l'Egeo.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Nella relazione del senatore Vaccaro è stata sottolineata la situazione di crisi dei noli in questo momento. Che ci sia una crisi dei noli per la nostra Marina mercantile, così come in quella mondiale, può anche darsi, però non credo che da ciò possa apparire in contrasto la richiesta di sviluppo delle costruzioni navali; anzi direi, per quanto riguarda in modo particolare la flotta nazionale, che la crisi è anche in funzione delle condizioni di vetustà di molte nostre navi, le quali si trovano a competere, spesse volte, con unità battenti bandiera straniera, che sviluppano una maggiore velocità e sono attrezzate modernamente.

Comunque va rilevato — come risulta dai dati fornitici dalla stessa relazione Vaccaro --che solo il 6,38 per cento della flotta è in disarmo e, ciò che più conta, più per ragioni di ordine tecnico che economiche. È evidente che ciò non può influenzare il bisogno assillante di provvedere adeguatamente alle nuove costruzioni, in modo particolare per le quattro Società di preminente interesse nazionale, perchè se nell'armamento libero si può anche ammettere una certa tendenza a voler segnare il passo, ciò non ha ragione di essere nei riguardi del gruppo Finmare, perchè esso, come è stato dimostrato, ad eccezione dell'« Italia », è appena con poco più di un terzo della flotta rimesso in efficienza quantitativamente e con un notevole gruppo di navi in condizioni non idonee qualitativamente.

Finquando non avremo provveduto ad una sufficiente ricostruzione per le quattro Società P.I.M., e in modo particolare per quelle che svolgono la loro attività nel Mediterraneo orientale, non potremo fronteggiare la concorrenza, non solo delle flotte dei Paesi occidentali, ma anche degli jugoslavi, dei greci, dei turchi, degli israeliti, degli egiziani, che tendono a sostituirsi nelle rotte a noi tradizionali, su alcune delle quali avevamo, incontrastati, raggiunto un vero primato.

Presidenza del Vice Presidente BO

(Segue CROLLALANZA). Detto ciò e prospettate al Ministro queste particolari condizioni di necessità per le Società che hanno in esercizio le linee sovvenzionate, specialmente se operanti nei mari del Levante, io vorrei pregarlo di fermare la sua attenzione sulla situazione che si è determinata nella « Adriatica ». Tale società, dimenticando le sue origini, che derivano dalla fusione di vecchie società di navigazione, alla quale dette un particolare contributo, oltre la « San Marco » anche la gloriosa società « Puglia », che avendo nella prima guerra mondiale perduto tutte le sue navi, era stata rinnovata completamente nella sua flotta; dimenticando gli obblighi impostile dalle convenzioni con lo Stato, tra le quali fondamentale il mantenimento di una sede di armamento a Bari, ignora costantemente tale esigenza dando luogo ad agitazioni e a vive proteste.

Tali proteste sono più che giustificate, quando si consideri che l'« Adriatica » aveva ereditato dalla vecchia società « Puglia » non soltanto un complesso di nuove navi, non inferiore a quello della « San Marco », ma anche i servizi sovvenzionati nell'Adriatico e nel Levante.

Devo ricordare in proposito che la « Puglia » per mezzo secolo aveva tessuto la spola, mantenendo saldi i legami, tra le due sponde dell'« Amarissimo », assolvendo non solo un compito economico e turistico, ma anche una funzione altamente politica, quando la Dalmazia faceva parte dell'impero absburgico e l'Albania era oggetto di contese tra tutti i vicini; quando insomma l'Italia, attraverso la bandiera di quelle gloriose navi, faceva sentire alto su quelle sponde il suo prestigio e la sua volontà di difesa delle nostre collettività nazionali. Con quelle stesse navi la società « Puglia» aveva per prima varcato il canale di Suez, si era spinta fino in America, aveva portato il nome e i colori di Bari in tutto il mondo. Bari aveva, dunque, una tradizione marinara e, attraverso la sua flotta, poteva mantenere e sviluppare le sue secolari correnti di traffici.

Ebbene, così nobili e vive tradizioni, lo ripeto, sono state ignorate in questo dopoguerra dall'« Adriatica », che fino ad oggi nella ricostituzione della sua flotta, ha ritenuto di immatricolare tutte le navi, ad eccezione del recuperato « Barletta », alla sede di Venezia, giungendo fino al punto di sostituire i nomi di

CIV SEDUTA DISCUSSIONI 8 APRILE 1954

città marittime pugliesi con quelli di città della terraferma del Veneto.

A nulla sono valse le proteste, perchè la Società ha continuato imperterrita — adducendo giustificazioni che non convincono — nel suo atteggiamento, con grave danno per gli interessi materiali e morali di Bari.

Allo stato delle cose mi sia consentito di ricordare al Ministro che l'« Adriatica » non è una società privata, ma fa capo alla Fin-· mare, che a sua volta fa capo all'I.R.I., cioè allo Stato. Devo anche ricordare che, quando si procedette alla fusione della « San Marco » con la « Puglia » che, purtroppo, qualche anno prima, per miopia degli amministratori dell'epoca, era stata ceduta ad un gruppo di armatori genovesi, presente l'allora Ministro delle comunicazioni, fu chiaramente convenuto che le navi della flotta pugliese dovevano rimanere immatricolate al compartimento di Barı. Ora se l'« Adriatica » ha perduto gran parte del suo tonnellaggio, proveniente in misura notevole anche dalla vecchia « Puglia », è onesto e giusto che, nella ricostruzione, tenga fede ai patti e che ridia a Bari gradualmente un tonnellaggio corrispondente a quello che possedeva prima del secondo conflitto mondiale.

Tutto ciò ha anche una giustificazione in rapporto alla funzione internazionale che Bari oggi svolge attraverso la Fiera del Levante, ed ai legami che, durante l'anno, da essa si sprigionano con tutti i Paesi del mondo e che trovano poi la loro maturazione negli incontri che avvengono in settembre fra gli operatori dell'Occidente e dell'Oriente nel suo tradizionale mercato.

In considerazione anche di tale circostanza l'aspirazione di Barı è legittima non solamente nell'invocare il graduale ripristino del vecchio tonnellaggio alla sua sede di armamento, ma anche, in vista del rinnovo delle convenzioni, nel chiedere al Governo che tutte le linee di navigazione dell'« Adriatica » e del « Lloyd Triestino » tocchino il suo porto, perchè è l'unico grande porto commerciale adriatico del Mezzogiorno d'Italia.

Non si capisce perchè tutte le navi che partono da Genova per gli Oceani, in conformità di quanto fu convenuto all'atto della costituzione delle quattro grandi Società di preminente interesse nazionale, debbano toccare Napoli, a giusto riconoscimento degli interessi del Mezzogiorno gravitanti su quel porto del Tirreno, e lo stesso non dovrebbe avvenire, rinnovandosi le convenzioni marittime, nei riguardi di Bari, per le linee che prendono il mare da Venezia e da Trieste.

Ciò che potè sembrare prematuro nel 1937 non lo è più oggi. Bari ha fatto da allora grandi progressi, ha consolidato la sua funzione internazionale ed è divenuta sempre più il centro di gravità del Mezzogiorno adriatico. È una città che cresce continuamente, è una città intraprendente, la quale con i fatti dimostra di non attendere che piova tutto dall'alto. Essa con i propri mezzi è riuscita a risolvere molti dei suoi problemi e con le sue realizzazioni si è imposta al rispetto ammirato dei connazionali e degli stranieri.

Parlando di Bari non posso fare a meno di pregare il ministro Tambroni, anche se la competenza delle opere marittime è del collega dei Lavori pubblici, di volere aggiungere le proprie istanze a quelle della cittadinanza barese affinchè il suo porto sia completato nelle sue strutture e nella sua attrezzatura ed una buona volta sia dotato della indispensabile darsena dei petroli, tenuto conto che oggi il traffico in quel porto ha raggiunto 3 milioni di tonnellate, di cui 2 milioni e mezzo costituite dal traffico petrolifero. Ragioni di sicurezza e di maggiore facilità di esercizio impongono la soluzione di questo problema. Il Ministero della marina mercantile non può disinteressarsene poichè esso è il propulsore della vita dei porti, anche se quello dei Lavori pubblici ne è il costruttore. È il Ministero della marina mercantile che deve segnalarne le esigenze e rilevarne le deficienze.

Il problema del completamento del porto di Bari è inserito nella legge speciale a favore della città, legge che segue il suo corso, ma nel frattempo i lavori procedono a passo di lumaca. Il porto, lo ripeto, è senza attrezzatura adeguata ed i pericoli che sussistono per il grande movimento di petroliere che in esso si svolge sono tali da destare le più vive preoccupazioni. Particolari cure meritano anche le esigenze del porto di Brindisi, che assolve anch'esso ad una funzione di ordine internazionale.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Mi permetta ora il Senato di scendere dai problemi di interesse generale, quali sono quelli prospettati da me finora, a qualche problema di ordine particolare, che però si inquadra nelle grandi linee della politica mercantile e peschereccia che il Governo afferma di voler perseguire. Debbo pertanto raccomandare al Ministro di sollecitare adeguati finanziamenti per i bisogni dei porti minori, e specialmente per quelli di Barletta e di Monopoli che mancano anche essi di adeguata attrezzatura; ma innanzi tutto raccomandargli la situazione, divenuta quanto mai perigliosa, della nostra flotta peschereccia, e non soltanto di quella pugliese, che ha la sua maggiore consistenza nei porti di Molfetta, Bari e Mola, ma anche di quella di San Benedetto del Tronto e di Chioggia.

Questa nostra flotta, che è continuamente esposta agli attacchi della pirateria jugoslava, è necessario che sia assistita e protetta, anche quando, depredata e insidiata, continua imperterrita a spingersi al largo per tornare sulle rotte che le sono familiari, al fine di cercare pane e lavoro per le proprie maestranze e fonti di entrata per la nostra economia. Occorre, in tali circostanze, che gli armatori, derubati dei loro attrezzi di lavoro, siano almeno parzialmente indennizzati.

Da parte del senatore Tartufoli e da altri colleghi, compreso chi vi parla, è stata presentata, a tal riguardo, una mozione con la quale si invoca lo stanziamento di un fondo di alcune decine di milioni per alleviare i danni già accertati. Badate, qui non si tratta di grandi società armatoriali, ma di quegli armatori i quali, con grande sacrificio, sono riusciti, dopo decine di anni di sacrifici, di fatiche e di intraprendenza, ad armare alcuni motopescherecci e se li vedono depredati di tutte le attrezzature. Onorevole Ministro, si tratta veramente di proletari della marineria che vanno assistiti, protetti ed anche incoraggiati nella loro tenacia. È necessario poi che il famoso Trattato di pesca col Governo di Belgrado, che si è rivelato quanto mai infelice e gravoso, sia riveduto adeguatamente, per renderlo veramente operante, addossando, se necessario, i relativi oneri finanziari in gran parte allo Stato.

Vorrei ancora pregare l'onorevole Ministro, analogamente a quanto è avvenuto di recente

per il bacıno di carenaggio di Napoli, di sollecitare i mezzi finanziari per il completamento di quello di Taranto, che è per tre quarti già costruito e che da molti anni è fermo. Tale completamento potrebbe risolvere in parte il problema della crisi dei cantieri navali della Bimare, consentendo che una parte di quelle maestranze possa trovare lavoro in un'opera quanto mai necessaria, e la cui realizzazione consentirebbe la ricettività di navi anche di 70 mila tonnellate, e particolarmente delle molte petroliere che navigano nel Mediterraneo e che oggi sono costrette, per le ripuliture e le riparazioni alla carena, a recarsi in bacini lontani, con aggravio notevole di ordine finanziario.

Infine — mi dispiace che il Ministro abbia dovuto allontanarsi in questo momento — richiamo l'attenzione particolare dell'onorevole Sottosegretario su un'altra necessità che è di ordine nazionale. Mi riferisco alla Vasca navale di Roma, cioè ad un problema quanto mai preoccupante e assillante. È notorio che l'Italia aveva tre Vasche per lo studio di architetture navali e per la sperimentazione dei modelli; esse assolvevano al compito di soddisfare le esigenze non solo della Marina militare, ma anche — e starei per dire in prevalenza — di quella mercantile. Purtroppo, durante la guerra, le Vasche navali di La Spezia e di Guidonia sono andate distrutte e non è rimasta che la Vasca di San Paolo, in Roma. Questa, costruita sulle sponde del Tevere, a causa di fenomeni di sgrottamento e di assestamento del terreno che sovrasta le sponde del fiume, va cedendo continuamente e, per un buon terzo, si è già resa inutilizzabile, essendo avvenute gravi e notevoli deformazioni nella sua platea e nella sua struttura, e pertanto le esperimentazioni non si possono svolgere che solo in una parte di essa. Ormai le esigenze di ordine militare sono relative, perchè il Trattato di pace è quello che è; ma le esigenze della marina mercantile sono notevoli; e se si deve realizzare, come è nelle intenzioni del Governo, il nuovo programma delle costruzioni navali, bisogna preoccuparsi di risolvere sollecitamente questo problema. La Vasca di San Paolo, ancora per qualche anno, sia pure con una crescente minorazione della sua efficienza, riuscirà a funzionare; però per gli anni seguenti occorre provvedere fin da ora alla nuova costruzione, tenendo conto

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

del tempo necessario per realizzarla, tanto più che essa dovrà sviluppare una lunghezza perlomeno di 500 metri, come è stato indicato dal Consiglio superiore della Marina, salvo, in un secondo tempo, a portarla fino a 800. Ciò impone la paziente ricerca di un terreno idoneo e quindi molte trivellazioni per assicurare la uniformità geologica alla lunga platea. Bisognerà, inoltre, preoccuparsi di tanti altri fattori, prima di dare inizio concreto ai lavori, che si prevede dureranno da tre a quattro anni. Non si può quindi perdere tempo.

L'opera verrebbe a costare tre miliardi, da scaglionarsi in sei esercizi, con un fabbisogno iniziale di 300 milioni soltanto per ognuno dei primi due anni, che corrispondono al periodo in cui si dovranno eseguire le trivellazioni e gli espropri dei terreni.

Il Ministero della Difesa, come si è detto, si è vivamente interessato a questo problema, e lo stesso Ministero della marina mercantile ne ha compreso l'importanza. Ma praticamente tra Ministero della difesa e Ministero della marina vi è un palleggiamento di competenze, ai fini della ricerca dei mezzi finanziari e dei relativi stanziamenti, per cui praticamente un'opera tanto urgente e indispensabile come questa non si realizza. Perciò io domando all'onorevole Ministro, rientrato ora in aula, se, essendo prossimo il deferimento all'esame del Parlamento della legge sulle nuove costruzioni navali, non ritenga di poter approfittare dı tale circostanza, per prelevare, daı fondi destinati a tale scopo, che sembra siano notevoli, il fabbisogno anche per la costruzione della vasca, che è proprio in funzione di quel programma. In fondo sarebbe anche logico far rientrare tale spesa in quella destinata a ridar vita ai cantieri navali. Non dovrebbe essere difficile, intanto, poter assegnare quei trecento milioni all'anno che occorrono nei primi due esercizi. Essi inciderebbero in modo molto relativo sulle necessità più assillanti dei cantieri e delle società armatoriali.

Per i successivi esercizi si avrebbe il tempo necessario per ricercare il modo più idoneo di finanziamento. La soluzione di questo problema, onorevole Ministro, deve stare a cuore a lei e a quanti sono pensosi di quelle che potrebbero essere le gravi conseguenze di un cedimento definitivo della vasca di San Paolo, che ha già realizzato quattromila prove, con un be-

neficio economico valutabile a circa tredici miliardi. Si dirà che questi sono dei calcoli teorici. No, sono dei calcoli che derivano dalla dimostrazione delle economie che si sono potute realizzare nell'adottare particolari accorgimenti nella costruzione delle navi, cio che si e risolto in una minore spesa di esercizio.

Tutto questo, d'altra parte, ci viene documentato da una persona di alta competenza e di alto prestigio nel campo delle costruzioni navali, qual'è il generale Pugliese, che sa onore al nostro Paese, per il suo brillante passato, e al quale bisogna dar credito per le sue affermazioni. Si potrebbe ancora dire che i quattordici miliardi di economie, dato che si sono realizzati nella gestione, si risolvano a benesicio degli armatori, ma sono economie comunque che vanno a vantaggio di tutto il Paese.

Infine, per concludere, vorrei richiamare l'attenzione del Ministro sulla grave situazione della disoccupazione marittima, la quale diventa sempre più preoccupante. Per risolverla ci sono parecchie ricette. La realtà è che le navi sono poche e i marittimi iscritti ai compartimenti sono molti. Questi due termini appaiono in contrasto fra di loro, ma esperti della materia suggeriscono che un miglioramento della situazione si potrebbe avere subito col bloccare per un certo tempo le immatricolazioni, perchè negli ultimi anni c'è stata una vera inflazione in questo settore; poi con il ritoccare le tabelle di armamento, come in parte è stato riconosciuto giusto dagli stessi armatori; infine con l'eliminare i turni particolari, così detti privilegiati, cioè quei turni che sono costituiti dal personale di fiducia degli armatori, perchè ciò è in pieno contrasto con la massa dei marittimi.

Ove proprio non fosse possibile realizzare tutto ciò, è da esaminare se non convenga costituire due unici turni particolari, uno per l'armamento libero e l'altro per il gruppo della Finmare, abolendo i turni frazionati nei vari compartimenti, imposti dall'attuale sistema, perchè sono a tutto danno dei compartimenti dove sostanzialmente non vi è armamento, e dove gli interessi marittimi sono meno importanti di quanto non lo siano nei grandi porti del Nord.

Voce dalla sinistra. Bisogna abolire la libera scelta.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

CROLLALANZA. Onorevoli senatori, ho finito. L'Italia ha una gloriosa tradizione sul mare. Dai tempi della Repubblica di Venezia e da quando flottiglie di Genova, di Pisa, di Amalfi e di Bari, con fortunosa intraprendenza, presero a tessere la spola tra la nostra Penisola, protesa come un gigantesco molo nel Mediterraneo, e gli scali del Levante, e le nostre audaci imbarcazioni superarono le colonne di Ercole ed il canale di Suez, portando fino ai più lontani lidi i segni della nostra civiltà, gettando ovunque i germi di fecondi rapperti economici con tutti i popoli; da allora la nostra Marina mercantile, sia pure con alterne vicende, non ha mai cessato di operare con profitto a servizio della Patria, guadagnandosi gradatamente, tra quello delle grandi potenze, un posto onorato e di particolare rilevanza.

Distrutta in gran parte dalle vicende sfortunate dell'ultima guerra, nella quale scrisse pagine eroiche, essa è tornata, per intraprendenza di armatori e per provvidenze di Governo, a solcare i mari.

Ma essa, per le nuove fortune della Patria, che ha il suo destino sul mare, vuole riprendere con indomita lena, in un mondo pacificato, il suo degno posto tra le più moderne ed efficienti marinerie del mondo.

Ciò è nei voti di tutti gli italiani pensosi ed operosi; ciò è nei voti che noi oggi formuliamo, mentre sta per essere discusso dal Parlamento il piano delle nuove costruzioni navali.

Mai come ora è opportuno, onorevoli senatori, riaffermare che per l'Italia « navigare necesse est ». (Applausi dalla destra. Congratulazioni).

Deferimento di disegno di legge all'approvazione di Commissione permanente.

PRESIDENTE. Comunico che, valendosi della facoltà concessagli dal Regolamento, il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge all'esame e all'approvazione della 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Concessione al personale statale in attività e in quiescenza di una anticipazione sui futuri miglioramenti economici » (465).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione. È iscritta a parlare la onorevole Merlin Angelina, la quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lei presentato.

Si dia lettura dell'ordine del giorno.

RUSSO LUIGI, Segretario:

« Il Senato, considerata la penosa e pericolosa situazione dei pescatori dell'Adriatico in rapporto all'esercizio della pesca nelle acque dalmate e istriane, fa voti perchè il Governo promuova nuovi accordi con la Jugoslavia ed intanto attui provvidenze a favore dei piccoli e medi armatori che subiscono vessazioni non giustificate neppure dal duro trattato esistente fra le due Nazioni ».

PRESIDENTE, L'onorevole Merlin Angelina ha facoltà di parlare.

MERLIN ANGELINA. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, signor Ministro, nella discussione del bilancio dell'anno finanziario 1949-50 avevo presentato un ordine del giorno analogo a quello che ora sto per svolgere. Era Ministro della marina mercantile l'onorevole Saragat e il mio ordine del giorno, accettato da lui, ha subito la sorte di tutti gli altri che vengono presentati al Parlamento: è andato a finire nel popoloso cimitero degli ordini del giorno. Per questa ragione ho dovuto ripresentarlo. Nello svolgimento di quello, avevo rifatto la storia dei nostri rapporti con la Jugoslavia in materia di pesca; ritengo inutile rifarla adesso, tanto più che lei, onorevole Ministro, la conosce molto bene. Due anni or sono, ci siamo trovati al Convegno della pesca di Ancona, Convegno nel quale si è accennato ai rapporti italo-jugoslavi, che non erano buoni, come non lo erano anche molti anni fa, malgrado il trattato di Brioni, conseguenza del trattato di Rapallo. Finita la seconda guerra mondiale, altre trattative si sono rese necessarie, concluse con l'accordo del 13 aprile 1949 per opera del senatore Bastianetto, che noi tutti rimpiangiamo,

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Dai 200 pescherecci del 1939 siamo passati a 540, che possono pescare in una zona di 4.802 chilometri quadrati, ma la nostra situazione era inferiore a quella della Jugoslavia e peggiorava sempre più anche per un'altra ragione: mentre la Jugoslavia dispone, e lo abbiamo sentito nel precedente discorso di un collega, di un'attrezzatura moderna, noi siamo rimasti con i nostri pescherecci vecchi e costruiti con vecchi sistemi, e specialmente con bragozzi di Chioggia, la città di cui particolarmente mi interesso perchè di Chioggia è originaria la mia famiglia e là ho trascorso la mia fanciullezza e parte della mia adolescenza. Di questa mia cittadina oggi sono anche consigliere comunale. (Commenti). Compio il mio dovere, non parlo per altri interessi, perchè Chioggia non è il mio collegio elettorale, quindi le vostre malignità non attaccano.

L'onorevole Saragat aveva promesso ai chioggiotti 750 milioni, dal Ministro del tesoro ne erano stati stanziati 600 di cui una parte doveva essere versata dal Governo ed un'altra dagli armatori, attraverso le licenze, messe all'asta per un milione ciascuna. Evidentemente nessuno concorreva alle aste. Come si può pensare che un piccolo armatore di Chioggia o degli altri paesi della costa adriatica possa disporre di un milione? Il sistema avrebbe dovuto essere ben diverso.

Nel 1952 ad Ancona lei, onorevole Tambroni, aveva detto: « Per il pagamento dei canoni il Tesoro si era impegnato a versare 500 milioni, i 100 milioni rimanenti dovevano essere pagatı dagli armatori i quali concorsero invece con appena 33 milioni. Abbiamo pertanto il dovere di dire che è mancata anzitutto la collaborazione delle categorie armatoriali interessate all'esercizio della pesca nelle acque dalmato-istriane ». È mai stato a Chioggia? Ci vada. Resterà impressionato dalla miseria di quella città, una cosa che fa impressione anche a me, pur abituata come sono fin dalla fanciullezza a vederla, e pur vedendo, di continuo, nel mio Polesine uno spettacolo analogo. E la situazione peggiora continuamente.

Gli jugoslavi si fanno forti della situazione dei nostri pescatori. Quando essi escono in mare, gli jugoslavi, sia vero o no, agiscono come se essi fossero nelle loro acque territoriali, cioè con atti paragonabili a quelli degli antichi pirati slavi dell'Adriatico, Solo che allora, a quei pirati potevano opporsi i veneti, dal berretto frigio, discendenti chissà da quale stirpe dell'Asia. Adesso invece l'organizzazione civile dei popoli impedisce che ci si faccia giustizia da sè, quando il Governo non è capace di farla. Succedono fatti come quello descritto nell'ultimo numero della rivista « Cronaca Clodiense », edita dal comune di Chioggia, comune di parte sua, onorevole Ministro, e quindi penso che vi crederà, perchè a noi non si crede. noi siamo bugiardi, mentre voi non lo siete mai. « La notte del 27 febbraio scorso, quattro equipaggi stavano esercitando la pesca a strascico, indubbiamente in acque libere, perchè i loro calcoli, pur basati sulla pratica, sono sempre esatti. Verso le 2 i quattro natanti furono investiti dal faro luminoso di una motovedetta jugoslava. Chiamati a bordo i quattro capibarca, fu contestato loro, senza ambiguità, l'esercizio della pesca in acque territoriali del governo di Belgrado. Inutile opporre resistenza verbale, i fucili spianati dei militari ricordavano ai chioggiotti la tragica morte del giovane pescatore Dino Bullo, avvenuta in circostanze analoghe in alto Adriatico pochi anni or sono ... Trattenuti in ostaggio, furono invitate le rispettive ciurme a ritirare la rete e puntare senza indugio verso Pola ».

Sorvolo sul resto della descrizione e veniamo alla conclusione. Al termine di numerosi interrogatorî, 1 quattro capi barca dovettero firmare il verbale di contravvenzione per essere stati sorpresi a pescare a sole otto miglia e mezzo da terra. Se ciò avesse corrisposto a verità i marinai avrebbero ricoperto la distanza soltanto in un'ora di navigazione motorizzata. Le ripercussioni economiche derivanti dalla sentenza furono apparentemente lievi, ma in effetti molto disastrose, perchè armatori ed equipaggio sono tutta gente povera che lavora alla barca correndo l'alea di un guadagno incerto e striminzito. La multa di 20 mila lire a barca poteva essere sostenuta, ma, oltre a tutto, il pescato, pari a centinaia di quintali, fu confiscato.

Onorevole Ministro, lei può immaginare quali siano state le conseguenze non soltanto per i navigatori ma per le loro numerose famiglie. Io ricordo che un giorno sono venute a Roma cinque donne che io ho accompagnato al Mi-

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

nistero del lavoro per una questione di assegni familiari. Quando io dissi all'allera Sottosegretario, onorevole La Pira, che quelle cinque madri avevano fra tutte quaranta figli, l'onorevole La Pira, congiungendo le mani, esclamò: « è la provvidenza di Dio! » ed io ho rispesto: « sì è la provvidenza quando c'è da mangiare, ma quando non ce n'è, evidentemente non si può considerarli una provvidenza ». Immagini quindi la situazione delle famiglie dei pescatori quando questi ritornano senza niente, quando gli stessi proprietari, dalle scarse ricchezze, si trovano privi delle reti e di tutto il pesce.

Sacrifici, dunque, ne fanno questi chioggiotti. Si può dire che per essi la guerra continua: da una parte le rappresaglie, dall'altra i continui pericoli, non solo quelli del mare, ma quelli che del mare sono divenuti più aspri per le conseguenze della guerra. Quando l'altro giorno il collega Ravagnan ed io siamo andati a Chioggia, si svolgevano i funerali di un altro padre di famiglia, di 33 anni, ex prigioniero di guerra, ritornato a riprendere il suo lavoro, morto per lo scoppio di una mina. Vedremo poi negli anni venturi cosa avverrà quando probabilmente anche ai nostri pescatori toccherà la sorte di quelli giapponesi, periti in conseguenza delle armi che la civiltà crea sempre più micidiali.

Noi chiediamo nuovi accordi. Lei, onorevole Tambroni, al Congresso di Ancona del 1952, accennando ai tesi rapporti italo-jugoslavi, non si è dichiarato convinto che la stipulazione di un nuovo accordo possa nel momento attuale migliorare le condizioni della pesca nell'Adriatico. « Il trattato firmato dal senatore Bastianetto si rivela nella sua prima stesura soltanto un atto di buona volontà. La nostra delegazione non ufficiale e neppure ufficiosa ha trattato con i negoziatori di Belgrado in condizioni di assoluta inferiorità, non essendo stato tenuto conto del Trattato di pace che anche la Jugoslavia aveva firmato sul piano della cobelligeranza ». Devo allora fare le mie congratulazioni a quel Ministro che ha trattato per noi e non ha saputo neppure valorizzare lo sforzo della cobelligeranza e della resistenza nel firmare quel famoso Trattato che noi abbiamo chiamato Diktat e le cui conseguenze si ripercuotono anche sul piano degli accordi

economici? Il Governo italiano non può nel momento attuale riallacciare i rapporti economici con la Jugoslavia fino a quando non verrà risolta su un piano di parità la questione di Trieste. A quando allora? Io non credo che, con i tempi che corrono, si possa migliorare la situazione politica. I giornali governativi presso a poco nella stessa epoca del convegno di Ancona, quando il professore De Castro era arrivato a Trieste, scrivevano che l'Italia poteva finalmente trattare in condizioni di parità con la Jugoslavia. Dunque erano in contraddizione con quello che diceva lei.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. C'è una piccola differenza di date: 1949 e 1952.

MERLIN ANGELINA. Lei parlava nel 1952 e diceva che non era possibile fare degli accordi diversi. Le ho citato quello che nel 1952 scrivevano i giornali per dimostrarle la contraddizione. Dunque le grandi cose dell'enorevole De Gasperi non si sono verificate sul piano politico. Noi chiediamo comunque che si cerchi di fare almeno qualche cosa sul piano economico senza aspettare la risoluzione della questione di Trieste e quella dei nostri rapporti con coloro che hanno interesse a mantenere Trieste nella situazione attuale. Dobbiamo difendere il nostro interesse nazionale, difendendo i nostri pescatori. Si attuino intanto le provvidenze per quelli che sono veramente piccoli e medi armatori o le povere ciurme. « Noi dobbiamo seguire una linea di dignità e di fierezza » ella, onorevole Ministro, ha detto. Ma questa linea di dignità e di fierezza non deve consistere nel grido dei Gratici che forse per i Veneti aveva un significato: « Arma la prora e salpa verso il mondo», ed oggi fa ridere, tanto è retorico, e ci accontentiamo di molto meno. Noi ci dobbiamo mettere in condizioni di difendere seriamente i beni e la vita dei nostri lavoratori del mare! (Applausi dalla sinistra).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Artiaco, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

8 APRILE 1954

CIV SEDUTA

DISCUSSIONI

RUSSO LUIGI, Segretario:

« Il Senato, considerato il grave stato di indigenza dei pescatori ed in particolare di quelli della piccola pesca, invita il Governo: 1) ad incrementare il credito peschereccio per il rinnovamento dei mezzi e per l'esercizio della piccola pesca, perchè questi umili lavoratori possano avere prestiti a lungo termine e a miti interessi; 2) ad estendere ai pescatori della piccola pesca le diverse forme di assistenza sociale e di previdenza, fronteggiando gli oneri relativi con gli utili dei mercati ittici e della distribuzione dei carburanti per la pesca, affidando alle cooperative dei pescatori le gestioni anzidette: 3) ad incrementare e favorire con adatti provvedimenti la costruzione delle case minime per pescatori».

« Il Senato, constatata la grave deficienza dei mezzi nautici in esercizio presso le Capitanerie di porto e il conseguente dilagare della pesca di frodo o comunque esercitata in contravvenzione alle norme sancite per la protezione del patrimonio ittico, invita il Governo ad aumentare sensibilmente i mezzi nautici a disposizione delle Capitanerie di porto e ad inasprire le pene comminate per i pescatori di frodo »;

PRESIDENTE. Il senatore Artiaco ha facoltà di parlare.

ARTIACO. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, ho ascoltato con grande interesse la discussione di questo bilancio della Marina mercantile, l'ho ascoltata in verità anche con grande meraviglia, perchè io penso che il criterio della relatività sfugge completamente a questa Assemblea. Si è detto dagli ipercritici dell'estrema che le condizioni sono assolutamente disastrose: è il loro sistema, poichè noi ordinariamente da quella parte non abbiamo che continue ondate di gas... lagrimogeno, alle quali ondate siamo abituati. Si è detto da qualche altro: va bene, l'aumento del tonnellaggio è molto relativo e dovrebbe essere molto di più. Sono osservazioni che hanno un certo valore, ma noi dobbiamo partire dalla realtà e vedere un po' se queste critiche hanno una sostanza. Negare, per esempio, come si fa da quel settore (indica la sinistra) gli sforzi veramente eroici compiuti dal Governo per rimettere su una marina quando il tonnellaggio della marina italiana era di appena 300 mila tonnellate alla fine della guerra, e vi era la distruzione quasi totale delle nostre forze marittime e delle nostre possibilità, con quelle condizioni di disastro economico in cui l'Italia si trovava, significa veramente negare una verità evidente. L'aver portato quell'esiguo tonnellaggio nel 1954 ad una cifra che supera il tonnellaggio pre-bellico, io credo rappresenti per noi un motivo di orgoglio.

Si dirà, come del resto già si è detto: sì, ma la nostra fictta è in condizioni pietose; noi abbiamo una flotta vecchia, anziana, che non può competere con le flotte di altri Paesi che hanno delle navi veloci e meglio attrezzate delle nostre. Questo è giusto, però, come dicevo inizialmente, il criterio della relatività va insieme al criterio della possibilità. Io penso che in questo settore effettivamente molto si sia fatto, anche se è vero che c'è molto da fare.

Se noi riflettiamo bene, constatiamo che l'aumento del tonnellaggio della nostra marina attuale è dovuto in gran parte all'aumento del tonnellaggio di navi-cisterna, che, per quel che riguarda il traffico passeggeri, evidentemente non hanno alcuna importanza. Comunque si comprende il perchè di questo aumento di tonnellaggio delle navi-cisterna, essendo proprio questo inizialmente il settore in cui si era verificata la distruzione completa del nostro naviglio. Pertanto l'ondata di ricostruzione delle navi-cisterna si è imposta anche come una necessità contingente dipendente dalla mancanza nella nostra flotta di questo particolare tipo di naviglio. Ma c'è anche un'altra ragione. La costruzione delle navi cisterna è molto più rapida ed economica che non quella delle altre navi e realizza, come noli, forse più di quel che non si realizzi con una nave passeggeri. Comunque resta il fatto che attualmente si verifica uno sbilancio a favore delle navi-cisterna, mentre abbiamo ancora grandi necessità, come ha fatto notare egregiamente il senatore Crollalanza, ed anche grandi difetti in seno alle nostre Compagnie di navigazione, le quali, pur facendo parte del gruppo FIN-Mare, in conclusione sono sostenute in gran parte dallo Stato.

Da quella parte, però (indica la sinistra) si fa questa osservazione: noi avremmo potuto

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

fare di più, avremmo potuto dare ai nostri cantieri uno sviluppo maggiere. Ma credete veramente, colleghi, che noi non sentiamo come voi l'ansia di poter dar lavoro a tutti quanti gli italiani che ne sono sprovvisti e che si trovano disoccupati? La vostra ansia è pari alla nostra, ma sono le possibilità economiche che non consentono di fare maggiore sforzo in questo campo, perchè in una saggia economia gli sforzi possono anche scontarsi malamente.

Noi non diciamo che il nostro Governo abbia compiuto tutto in modo perfetto, però dovete convenire, se si vuole veramente ragionare in modo obiettivo, che effettivamente molto si è fatto. È vero che noi avremmo ancera bisogno di grandi progressi per poter rimettere la nostra marineria a posto, ma non è men vero che attualmente il nostro tonnellaggio ha superato quello pre-bellico.

Ad ogni modo le preoccupazioni dell'opposizione sono dovute principalmente al fatto che il Governo avrebbe dovuto precccuparsi di sovvenzionare questi cantieri. Come se il Governo si fosse ben guardato dal dare queste sovvenzioni o dal cercar di sviluppare questo lato della nostra industria. Eppure le spese sostenute non sono state indifferenti. Complessivamente il Governo ha stanziato 230 miliardi per l'incremento della marina mercantile sovvenzionando gli operai dei cantieri con più di 50 miliardi, assegnando 83 miliardi per contributi di costruzioni ecc. Questo è uno sforzo notevole, ne dovete convenire. Non dovete veder tutto nero, ossia far la critica per la critica. La critica si fa con obbiettività senza...

ROVEDA. Faccia un esame della situazione dei cantieri. Non si tratta di critica, la situazione è quella che è.

ARTIACO. Ma lo sforzo che si è fatto, si è fatto in rapporto alla nostra esigua economia. Non si poteva far di più.

Ma forse si doveva fare con quella perfezione di cose, secondo la quale a vostro avviso questo mondo può camminare, e che noi invece consideriamo una utopia.

Comunque la ragione del mio intervento non era di polemizzare con i colleghi su questo punto, ma era precisamente quella di ritornare su un mio precedente intervento fatto nella discussione del precedente bilancio della marina mercantile per parlare di quel settore che più mi sta a cuore, cioè della piccola pesca. Allora io pregai l'onorevole Ministro di cercar di combattere con tutti i mezzi quei pescatori di frodo a quei pescatori che, adoperando mezzi e sistemi preibiti dalla legge della pesca, hanno fatto sì che la classe dei pescatori della piccola pesca sia andata sempre più peggiorando.

Avevo pregato il Ministro di aumentare il bilancio secondo le possibilità per dar modo alle capitanerie di porto o alla finanza di perseguire questi veri predoni del mare. Ed effettivamente ho notato nel bilancio attuale un piccolo ritocco, che peraltro io non posso considerare in sè e per sè, perchè è stabilito in un unico capitolo l'acquisto di mezzi nautici, di fabbricati adibiti ai servizi di capitaneria, di mezzi di trasporto ecc. Non sappiamo, quindi, se di questo aumento potranno beneficiare i fabbricati più che i mezzi nautici.

Io mi preoccupo della piccola pesca per due principali ragioni. La prima è di ordine sentimentale verso una classe di persone che veramente fanno dei grandi sacrifici, e voi conoscete benissimo le condizioni di questa povera gente. Un'altra ragione è che, effettivamente, continuando di questo passo, il nostro patrimonio ittico, che è una ricchezza nazionale, viene ad essere depauperato. Quindi si potrebbe, tanto più che per ovviare a ciò non occorrono sacrifici enormi ed insopportabili, intensificare quest'opera aiutando questa povera gente. Oggi i pescatori non sono più isolati, ma cercano di riunirsi in cooperative per avere così la possibilità di quell'assistenza previdenziale che fino a questo momento non hanno affatto conosciuto. Anche in questo settore è necessario venire incontro a questa categoria di lavoratori, è necessario cercare di dare loro la possibilità di avere tutte quelle previdenze che hanno gli altri lavoratori, perchè tanto più essi meritano una maggiore considerazione, in quanto costituiscono una popolazione lavorativa la quale sostiene in silenzio i suoi sacrifici. È necessario venire incontro a questi pescatori anche in un'altra maniera. È vero che è già istituita una Cassa per sovvenzionare la piccola pesca,

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

ma mi pare che sia una cosa un po' campata in aria, perchè in effetti nessuno dei nostri pescatori, per lo meno quelli della mia regione, riesce ad avere delle sovvenzioni quando debba riparare o i suoi attrezzi nautici, o i motori o gli attrezzi da pesca.

Per questa ragione ho presentato due ordini del giorno, uno riflettente la pesca di frodo e l'altro riflettente l'istituzione sia della Cassa di previdenza sia di una Cassa di sovvenzioni per i pescatori. Spero che questi due ordini del giorno possano essere presi in considerazione dal Governo e che effettivamente questa umile gente possa sorridere come sorride il loro mare che in questo bel mese di aprile finalmente ha calmato le onde, mentre quest'anno per i poveri pescatori è stato veramente un anno terribile: le intemperie hanno ad essi impedito di andare in mare, come abitualmente essi fanno, per cui sono stati nella più squallida miseria soffrendo la fame in silezio e con disciplina, dimostrando così di avere un alto senso di patriottismo e di italianità, contentandosi delle volte anche soltanto delle nostre buone parole. Non possiamo però permettere che questa gente deperisca anche fisicamente, perchè certamente si riverbererà sul loro fisico lo stato di indigenza nella quale versa. Io, come medico, ho visto spesso delle creature in condizioni pietose, che si sono dovute soccorrere con opere di beneficenza o attraverso il Municipio, l'E.C.A., ecc. Cessi dunque per questa gente la condizione di miseria e venga considerata come sono considerati i lavoratori della terra. Bisogna dare a questi pescatori le stesse provvidenze che si concedono per le altre categorie di marittimi. (Applausi dal centro).

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

Per lo svolgimento di interpellanze.

PASTORE OTTAVIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE OTTAVIO. All'inizio della seduta abbiamo chiesto di sapere quando il Governo intende discutere le interpellanze sulla politica estera presentate da parecchi giorni. Desidererei conoscere la risposta del Governo.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Il senatore Pastore mi darà atto che non mi sono potuto muovere da Palazzo Madama. Ho cercato di mettermi in contatto sia con il Ministro degli esteri, sia con il Presidente del Consiglio. Non mi è riuscito. Dico a titolo personale che alla Camera è stata presentata una mozione per la stessa materia e mi sembra che sia stata anche fissata la data di discussione. Ora penserei che la interpellanza potrebbe essere discussa alla ripresa dei lavori parlamentari, perchè credo che il Senato abbia desiderio di prendere le sue vacanze, se non domani, sabato.

Ad ogni modo mi riservo di interpellare il Ministro degli esteri, se il senatore Pastore insiste; mi parrebbe però che il tempo di discutere interpellanze di questa entità non ci sia nè domani nè dopodomani.

Per le altre 3 interpellanze osservo che esse potrebbero trovare utile sede nella discussione del bilancio degli esteri.

PASTORE OTTAVIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE OTTAVIO. La risposta dell'onorevole Ministro mi ha molto poco soddisfatto, perchè le interpellanze giacciono presso la Presidenza del Senato già da molti giorni.

LUSSU. Domando di parlare.

PRESIDENTE, Ne ha facoltà.

LUSSU. Poichè si tratta di un argomento di interesse generale, verso cui è rivolta l'attenzione del mondo, evidentemente il Parlamento ha il diritto di essere informato, e il Governo ha il dovere di informarlo. Ma la questione della bomba all'idrogeno evidentemente costituisce un problema molto grave, e

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

comprendiamo che il Governo non sia completamente a suo agio per poter rispondere domani, come noi vorremmo.

Ma c'è l'altra questione che, se da un punto di vista generale è meno importante, da un punto di vista nazionale non lo è meno del primo problema: la interpellanza cioè che riguarda il contegno, che io, con espressioni che desidero controllare, non chiamerei scorretto, ma molto indelicato e contrario alle tradizioni della migliore democrazia e della migliore diplomazia, dell'illustre rappresentante a Roma del Governo americano, contegno che ha suscitato non solo le critiche ma il risentimento, aggiungerei, lo sdegno, di parecchi settori del Parlamento. Vuole il Governo sottrarsi al desiderio che il Senato esprime di essere ragguagliato concretamente sui fatti come si sono svelti? Se quanto hanno riferito i giornali e insistentemente ribadito corrisponde a verità, evidentemente noi ci troviamo di fronte ad una situazione grave dal punto di vista diplomatico; e se non corrisponde a verità, è chiaro che è interesse generale che la smentita ufficiale, documentata, rassereni, come è nostro desiderio, il Parlamento e il Paese.

Ora, alla Camera dei deputati sono state presentate, se non sbaglio, interrogazioni e interpellanze, ma l'interpellanza che riguarda il contegno dell'illustre rappresentante a Roma del Governo americano è stata presentata prima qui in Senato. Pertanto, quando il rappresentante del Governo ci informa, come abbiamo udito poc'anzi, che è stata presentata alla Camera una serie di interpellanze, e quindi bisogna attendere che si discuta alla Camera, siamo fuori tema, perchè il Senato ha il diritto, seguendo le nostre tradizioni parlamentari, rispettando la nostra attività politica, che il Governo si presenti e risponda qui in Senato. Altre cose dirà alla Camera dei deputati, ma noi Senato abbiamo chiesto chiarimenti precisi su un fatto, e li abbiamo chiesti per primi. Credo pertanto che il Senato riconoscerà, qualunque sia il nostro modo di pensare su questo problema, la serietà della nostra richiesta che risponde ad un desiderio di chiarimento, e solo il Governo può chiarire questi fatti. Pertanto credo che domattina il Governo, meglio informato dalla sua amministrazione competente,

possa essere in grado di dirci qualche cosa, e credo che rispetterebbe la dignità del Senato se domani sera fosse in grado di rispondere alle interpellanze presentate. (Applausi dalla sinistra).

SERENI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERENI. Io non entro in merito a quanto ha già detto il senatore Lussu. Voglio parlare semplicemente della necessità di discutere d'urgenza l'interpellanza presentata da alcuni colleghi e da me stesso sulla bomba all'idrogeno. Mi pare che si tratti qui di un caso di urgenza patente. Qualunque sia la opinione in proposito dei settori di questa Assemblea è fuori di dubbio che il problema è di attualità ed urgente. I maggiori Parlamenti del mondo e molti tra i minori hanno già avuto un dibattito in proposito.

Non abbiamo nessuna intenzione di ostacolare o di ritardare i lavori del Senato, tanto meno di ritardare le vacanze dei colleghi, ma ci sembra che, anche a costo di tenere una seduta notturna, sia urgente che questo dibattito abbia luogo prima che il Senato vada in vacanza. Propongo, perciò, che il Governo, che è informato della questione poichè essa è stata già posta nell'altro ramo del Parlamento, fissi per domani mattina il dibattito in proposito, o, se ciò fosse possibile, una seduta notturna per domani notte.

PRESIDENTE. La sua proposta, senatore Sereni, è dunque diversa da quella del senatore Lussu. Il senatore Lussu si riferisce alla interpellanza riguardante l'ambasciatore degli Stati Uniti, chiedendo in proposito che domani mattina il Governo dichiari quando è in grado di rispondere. Ella, invece, chiede che la sua interpellanza sulla bomba all'idrogeno sia svolta nella giornata di domani.

Invito l'onorevole rappresentante del Governo ad esprimere al riguardo l'avviso del Governo stesso.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Se mi permette, onorevole Presidente, mi pare che anzitutto sia insorto un equivoco in-

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

terpretativo operato in perfetta buona fede dal senatore Lussu. Io non ho parlato di priorità di discussione della Camera rispetto al Senato. Ho soltanto comunicato al Senato che alla Camera, per ciò che mi constava, era stata presentata una mozione sul lancio della bomba all'idrogeno e che mi sembrava fosse stata anche fissata la discussione.

Per quanto invece attiene direttamente alla interpellanza nei confronti del rappresentante di una Potenza straniera, ho espresso il mio sommesso parere, che può essere anche quello del Governo, che di questo argomento si tratti in sede di discussione del bilancio del Ministero degli esteri. Quindi sono stato molto preciso.

Per l'istanza fatta dall'onorevole Sereni, io debbo ripetere, poichè evidentemente non ha ascoltato le mie dichiarazioni, quanto già ho esposto.

Che, cioè, non ho potuto mettermi in contatto nè con il Presidente del Consiglio, nè con il Ministro degli esteri e che, pertanto, non posso assumere l'impegno che sia discussa domani mattina l'interpellanza; proprio per le ragioni che ella ha dette, onorevole Sereni, e cioè perchè si tratta di argomento di notevole rilievo, non posso prendere alla leggera il compito che mi verrebbe affidato stasera impegnandomi per domani mattina a rispondere.

LUSSU. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSSU. Io ho il dovere di ascoltare le spiegazioni date dal rappresentante del Governo per quello che riguarda il mio intervento circa la condotta di un rappresentante di un Paese straniero a Roma, e riconosco anche che l'argomento è delicato e richiede un approfondimento. Peraltro non rispondo positivamente alla richiesta che ha fatto testè l'onorevole Ministro di inserire cioè il problema nella discussione del bilancio del Ministero degli affari esteri. Mi pare che questo sarebbe un ritardare eccessivamente. Ma, poichè il problema è delicato ed a noi interessa la sostanza della cosa più della forma, credo che il Governo, e pregherei l'onorevole Ministro di farsene interprete presso il Ministro degli affari esteri, potrebbe riferire alla prossima riunione della 3º Commissione per gli affari esteri del Senato, prima che si discuta il bilancio del Ministero degli affari esteri, poichè dal calendario che abbiamo sui lavori del Senato è da ritenere che il bilancio degli affari esteri non si discuterà neppure tra un mese. Mi pare che la mia proposta sia estremamente ragionevole e corrisponda anche, io penso, pur non osando dichiararmi interprete della Commissione degli affari esteri, al pensiero del maggior numero di Commissari della 3º Commissione.

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Io prendo l'impegno di riferire al Ministro degli esteri la proposta fatta dal senatore Lussu nei precisi termini che io ho ascoltato.

PRESIDENTE. Ella può rispondere domani su questo punto?

TAMBRONI, Ministro della marina mercantile. Io credo che, se il senatore Lussu fosse al mio posto, non potrebbe rispondere in modo diverso da come ho risposto. Io prendo impegno di riferire al Ministro degli affari esteri la proposta del senatore Lussu. Se il Ministro degli affari esteri, nella funzionalità della sua rappresentanza politica, non avrà difficoltà ad accoglierla, io stesso lo farò sapere. Diversamente sarà lo stesso Ministro degli affari esteri che lo comunicherà nelle forme dovute alle istanze parlamentari.

PRESIDENTE. Su questo punto siamo d'accordo.

Per quanto riguarda la data di svolgimento dell'interpellanza sulla bomba all'idrogeno, ella, senatore Sereni, insiste nella sua proposta? In tal caso dovrei mettere ai voti tale proposta.

SERENI. Io vorrei allora che il Senato, con un suo voto, esprimesse la volontà di discutere, anche a costo di fare una seduta notturna, prima della fine dei lavori parlamentari tale questione, che credo sia di interesse comune.

DISCUSSIONI

8 APRILE 1954

Verifica del numero legale.

PRESIDENTE. A norma del Regolamento, il Senato dovrebbe ora pronunciarsi per alzata e seduta sulla proposta del senatore Sereni.

Da parte dei senatori Zelioli, Baracco, Pezzini, Monni e Amigoni, è stata però richiesta la verifica del numero legale.

Invito pertanto il Senatore Segretario a procedere all'appello nominale.

RUSSO LUIGI, Segretario, fa l'appello.

Sono presenti i senatori:

Agostino, Alberti, Amadeo, Amigoni, Asaro, Azara.

Banfi, Benedetti, Bitossi, Boccassi, Bolognesi, Buizza, Busoni,

Cappellini, Carelli, Cermignani, Ceschi, Cianca, Colombi, Corsini, Crollalanza,

De Luca Luca, Donini,

Fabbri, Fantuzzi, Farina, Fiore, Flecchia, Franza,

Gavina, Gervasi, Giacometti, Giustarini, Grieco,

Iorio,

Leone, Liberali, Lussu,

Magrì, Mancino, Martini, Marzola, Massini, Merlin Angelina, Minio, Molinelli, Monni, Montagnani,

Nasi, Negri, Negro,

Page, Papalia, Pasquali, Pastore Ottavio, Pastore Raffaele, Pellegrini, Petti, Pezzini, Pucci,

Ravagnan, Riccio, Ristori, Roda, Roffi, Roveda, Russo Luigi, Russo Salvatore,

Scoccimarro, Sereni, Spagna, Spallicci, Spano, Spezzano,

Tibaldi, Tomè,

Vaccaro, Valenzi, Varaldo, Voccoli, Zelioli Lanzini, Zoli, Zucca.

PRESIDENTE. Il Senato non è in numero legale.

Tolgo la seduta. Il Senato è pertanto convocato per domani alle ore 16, con lo stesso ordine del giorno, a norma dell'articolo 43 del Regolamento.

La seduta è tolta alle ore 21,30.

Dott. Mario Isgrò
Direttore dell'Ufficio Resoconti